DIE

ANSIEDELUNGEN AM BODENSEE

IN IHREN

NATÜRLICHEN VORAUSSETZUNGEN.

EINE ANTHROPOGEOGRAPHISCHE UNTERSUCHUNG

VON

Dr. A. SCHLATTERER

IN FREIBURG I. B.

MIT EINER KARTE.

STUTTGART.

VERLAG VON J. ENGELHORN.

1891.

Druck der Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart.

Inhalt.

Seite

I. Allgemeines über Ansiedelungen an Seebecken . . . . . 383 [7]

II. Kurze historische Bemerkungen über die Siedelungen am Bodensee . . . . . 388 [12]

III. Spezieller Theil . . . . . 391 [15]

A. Der Obersee . . . . . 392 [16]
1. Konstanz . . . . . 393 [17]
2. Bregenz . . . . . 396 [20]
3. Lindau . . . . . 398 [22]
4. Friedrichshafen . . . . . 399 [23]
5. Rorschach . . . . . 401 [25]
6. Zwischenorte des Obersees . . . . . 402 [26]
Bregenz bis Friedrichshafen . . . . . 403 [27]
Friedrichshafen bis Meersburg . . . . . 407 [31]
Meersburg bis Konstanz . . . . . 411 [35]
Konstanz bis Rorschach . . . . . 411 [35]
Rorschach bis Bregenz . . . . . 416 [40]

B. Der Ueberlinger See . . . . . 421 [45]
1. Ludwigshafen . . . . . 423 [47]
2. Ueberlingen . . . . . 424 [48]
3. Zwischenorte des Ueberlinger Sees . . . . . 425 [49]
Meersburg bis Ueberlingen . . . . . 425 [49]
Ueberlingen bis Ludwigshafen . . . . . 426 [50]
Ludwigshafen bis Staad (bez. Konstanz) . . . . . 427 [51]

C. Unter- und Zeller See . . . . . 429 [53]
1. Radolfzell . . . . . 431 [55]
2. Stein . . . . . 432 [56]
3. Zwischenorte . . . . . 433 [57]
Konstanz bis Radolfzell . . . . . 434 [58]
Radolfzell bis Stein . . . . . 435 [59]
Stein bis Konstanz . . . . . 437 [61]

IV. Schlussbemerkungen . . . . . 440 [64]

V. Alphabetisches Verzeichnis der in vorstehender Abhandlung besprochenen Ortschaften . . . . . 442 [66]

Vorwort.

Nachfolgende Abhandlung wurde als Promotionsarbeit der philosophischen Fakultät der Universität Freiburg i. B. vorgelegt. Sie ist das Ergebnis nicht sowohl litterarischer Forschungen, die nur ganz geringe Ausbeute ergaben, als vielmehr einer genaueren Kenntnis der Bodenseelande, welche Verfasser durch längeren Aufenthalt in Konstanz und häufige Wanderungen um den See wie in seine Umgebung sich erwarb.

I. Allgemeines über Ansiedelungen an Seebecken [1]).

Wenn auch nicht als ausschliesslich massgebende, so doch als bei weitem wichtigste Gründe zur Anlage von Siedelungen treten uns immer und überall zwei Umstände entgegen: entweder bietet die betreffende Oertlichkeit für die Ansiedler wertvolle oder doch ausreichende Erwerbsquellen, oder es kreuzen sich auf ihr wichtige Verkehrslinien, oder endlich es wirken diese beiden günstigen Umstände zusammen. Man kann daher, je nachdem die Vorteile aus dem Vorhandensein von Bodenerzeugnissen oder solche aus dem Verkehr überwiegen, von Produktionsorten und von Verkehrsorten sprechen. Die ersteren sind natürlich unabhängig von ihrer weiteren Umgebung und an denjenigen Platz gebunden, wo sich jene Erzeugnisse finden. Der Verkehr aber sucht sich die besten Wege und die vorteilhaftesten Haltepunkte aus. Während also in unserem Falle auf die Lage der ersteren Art von Ansiedelungen die Form eines Sees keinen Einfluss übt, wird diese für die andere Art von bedeutender Wirkung sein. Wir haben demgemäss bei der Erwägung, welche Orte durch Grösse und Form eines Sees ihre Lage zugewiesen erhalten, nur den Verkehr ins Auge zu fassen. Nun ist das Wasser dasjenige Verkehrsmittel, welches nächst der Luft am wenigsten Hindernis leistet, sich also am besten zum Verkehr eignet und am billigsten ist. Der Wasserweg wird, wenn möglich, dem Landweg vorgezogen werden, und zwar in desto grösserem Masse, je grösser die Wasserfläche ist. Ist ein See so klein, dass ein Umladen der Waren durch die Vorteile des Wasserwegs nicht belohnt würde, so unterlässt man es und wählt den Weg zu Lande. Je länger aber die Strecke ist, auf welcher man den Vortheil des Wasserwegs benützen kann, desto leichter wird man sich zu einem Wechsel des Transportmittels verstehen.

Untersuchen wir nun, welche Punkte eines grösseren Binnensees der Verkehr am meisten begünstigen und deshalb zu bedeutenderen Ansiedlungen gestalten wird. Wir nehmen an, die Wasserfläche sei kreis-

---

[1]) Die Grundzüge der folgenden Ausführungen sind der wertvollen Arbeit von J. G. Kohl („Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche", Dresden u. Leipzig 1841) entnommen; insbesondere ist Kap. X (S. 301—342) für unseren Zweck wichtig.

rund; in diesem Falle geniesst jeder Punkt gleiche Vorteile von dem Verkehr, vorausgesetzt natürlich, dass die Uferlinie auch wirklich eine Kreislinie ohne Buchten und Vorsprünge darstellt. Da aber nicht jeder Punkt eine Ansiedelung tragen kann, so wird einer, welcher irgend einen natürlichen Vorzug besitzt, vor den übrigen den Vorrang behaupten; nach diesem bestimmen sich dann drei mit dem ersten ungefähr auf gleicher Stufe stehende Orte, nämlich der andere Endpunkt des von jenem ersten Punkt aus gezogenen, sowie die zwei Endpunkte des auf diesem senkrechten Durchmessers, weil diese Punkte am weitesten voneinander entfernt sind und sich deshalb am wenigsten gegenseitig in ihrer Entwickelung durch Konkurrenz schaden. Zwischen diesen vier grossen Ansiedelungen werden sich dann in gleicher Entfernung von denselben, also in der Mitte, kleinere bilden, zwischen diesen wieder kleinere u. s. w. Je näher ein solcher Zwischenort einer der vier Hauptansiedelungen liegt, desto kleiner wird er naturgemäss sein. Von jenen vier Hauptorten selbst sind die drei später entstandenen beim Kreis vollständig gleichgestellt, und deswegen auch, wenn nicht andere Momente ins Spiel kommen, gleich gross.

Anders ist dies, wenn wir die Kreisfigur durch ein Oval ersetzt denken. Jetzt werden die beiden in den Endpunkten des grösseren Durchmessers liegenden Orte sich als die ersten und hauptsächlichsten hervorthun, weil von diesen zwei Punkten der Wasserweg in der grössten Strecke benutzt werden kann. Da ausserdem bei ovalen Seeen gewöhnlich der Haupteinfluss in dem einen Endpunkte, der Abfluss in dem anderen der Länge statthat, so kommt es, dass diese Flüsse die rein geometrische Wirkung der Seegestalt noch verstärken, indem sie ihrerseits die Hauptansiedelungen genau auf dieselbe Stelle hinweisen, welche ihnen schon ohnedies durch die Figur des Sees bestimmt worden ist. Die beiden Endpunkte des kleinen Durchmessers werden besonders für den das Seebecken übersetzenden Landhandel wichtig werden.

Ist die Form des Sees ein Drei-, Vier- oder Vieleck, so sind es immer die Endpunkte, welche das stärkste Leben entwickeln; denn auf sie führen die Verkehrsbahnen des benachbarten Festlandes notwendig zuerst, weil diese Punkte am weitesten in das Land einschneiden und demnach die billige Wasserstrasse am mühelosesten erreichen lassen. Dasselbe gilt natürlich von den am meisten ins Land vorspringenden Spitzen der Ausbuchtungen auch bei den Seeen, deren Gestalt der Hauptsache nach kreisrund oder oval ist.

Man darf nun nicht denken, dass in jedem Falle die grössten Ansiedelungen genau an den eben bestimmten Punkten der Figur liegen. Es wird dies sogar ziemlich selten eintreffen. Nur wird die betreffende Niederlassung nie allzuweit von einem solchen Punkt entfernt sein. Durch die Form des Sees ist nämlich nur die ungefähre Lage der Hauptorte fixiert, die Wahl der Stelle selbst wird durch solche Vorteile beeinflusst, welche etwa in der Nähe sich finden.

Hierbei steht in erster Linie natürlich die Frage nach einem Platze, der sicheren Raum bietet für eine grössere Häusermasse: allzusteiles wie sumpfiges Ufer wird z. B. verschmäht werden.

In zweiter Linie wirkt dann am meisten die Rücksicht auf den Verkehr mit dem Hinterlande und auf die Beschaffenheit des letzteren. Je leichter die Verbindung mit demselben zu bewerkstelligen ist, desto mehr Vorteil wird die Ansiedelung daraus ziehen. Am leichtesten wird die Verbindung sein, wenn das Land vom See aus nur wenig oder gar nicht ansteigt, sich also keine Gebirge unmittelbar in den Weg stellen. Dies kommt aber fast nur bei solchen Seeen vor, welche in grossen Ebenen liegen. Sind aber die Seebecken zwischen mehr oder minder bedeutende Höhen eingesenkt, so bilden die in den See mündenden Wasserläufe meistens die wichtigsten Unterbrechungen dieser Umwallung. Diese Lücken werden natürlich auch die bequemsten Wege ins Hinterland bieten, und zwar desto bequemere, je grösser die betreffende Wasserader ist. Daher sind die Stellen des Haupteinflusses und des Hauptausflusses gleichsam als Thore für die Wege vom See in das Hinterland die besten Punkte für eine Niederlassung. Es ist nun schon erwähnt worden, dass diese Mündungs- resp. Ausflussstellen des Hauptstroms in der Regel mit den Endpunkten der grossen Achse ovaler Seeen zusammenfallen, da diese meist nur als beckenartige Erweiterungen des Thallaufes aufzufassen sind. Aber nicht immer ist die Sache so günstig; liegt die Mündungsstelle entfernt von dem Endpunkte jener Achse, so sind zwei Fälle möglich. Entweder die Entfernung der beiden Punkte ist unbedeutend, dann wird sich eine Niederlassung nur an der Mündung des Flusses bilden; oder die Entfernung ist grösser, dann werden zwei Ansiedelungen entstehen. Welche von den beiden die andere überflügeln wird, lässt sich in diesem Falle nicht vorhersagen; dies hängt vielmehr von der Anzahl und Beschaffenheit der sonstigen Begünstigungen ab, welche jede geniesst.

Derselbe Wasserlauf, der einen bequemen Weg in das Hinterland schuf, hat aber auch durch seine Ablagerungen in der Regel jenem Hinterland grössere Fruchtbarkeit verliehen, als sie die umliegenden höheren Uferlandschaften zeigen. Die Vorzüge der guten Verbiudung mit dem Hinterland und die Fruchtbarkeit des letzteren paaren sich also meist an solchen Mündungsstellen und erhöhen die Bedeutung derselben.

Sehr lockend zur Niederlassung sind auch Inseln, einmal weil sie leicht zu verteidigen, dann auch weil man an allen Seiten landen kann. Besiedelt werden die überhaupt bewohnbaren Inseln meist sehr frühzeitig; ob die Niederlassung aber auch bedeutend wird, das hängt von der Lage und Beschaffenheit der Insel ab. Lage am Endpunkte einer Achse, Entfernung vom Ufer, Grösse, Erhebung über den Seespiegel, Nähe einer Strasse ins Hinterland des zunächstliegenden Ufers werden von grossem Einfluss sein. Auch ist klar, dass die Grösse der Wasserfläche, in welcher eine Insel liegt, sehr ins Gewicht fällt; eine Insel im Meer ist viel wichtiger als eine solche in einem Binnensee, und auch in diesem ist die Bedeutung einer Insel desto kleiner, je geringer die Ausdehnung des Seebeckens ist.

Dieselben Vorteile, wenn auch in etwas beschränktem Masse, bieten in den See vorspringende Landzungen, die oft nichts anderes als durch Anschwemmung oder künstliche Verbindung landfest ge-

wordene Inseln sind. Man braucht sie nur an einer Seite zu schützen, und es kann auf drei Seiten gelandet werden. Auch hier hängt die Grösse der Ansiedelung von ähnlichen Rücksichten ab, wie bei den Inseln. Solche sind Lage in der Nähe eines Achsenendes, Beschaffenheit der Oberfläche, Breite und Länge, Art der Verbindung mit dem Festland (ob schmal oder breit) u. dgl. Es haben aber die Landzungen häufig noch einen Vorzug, der mit der Art ihrer Entstehung zusammenhängt; nicht selten sind sie nämlich Deltabildungen eines an jener Stelle mündenden Flusses oder Baches. Diese Wasserläufe bilden aber, wie oben gezeigt wurde, die besten Wege in das Hinterland, so dass an solchen Orten liegende Niederlassungen auch einen mehr oder weniger grossen Verkehr mit jenem besitzen. Von nicht geringem Wert ist endlich noch der Umstand, dass die Landzungen eine Verschmälerung des Beckens bewirken, welche wenigstens bei langen und schmalen Seeen gern zum Uebersetzen benützt wird. Dieser Verkehr ist geeignet, die ohnehin schon günstige Lage noch brauchbarer erscheinen zu lassen. Deswegen dürfen wir uns nicht wundern, wenn jede irgend besiedelbare Landzunge auch eine Niederlassung trägt.

Nicht erwähnt wurde bis jetzt ein Umstand, der für Ansiedelungen am Meere von bedeutender Tragweite ist, nämlich die Beschaffenheit des Landungsplatzes. Während aber die Schiffahrt auf dem Meere von vornherein Schiffe mit grösserem Tiefgang erforderte und dementsprechend auch tiefe und sichere Häfen verlangte, blieben auf den Binnenseeen die Fahrzeuge bis in die neuere Zeit so klein, dass sie wohl überall landen und bei hohem Wellengang ans Ufer gezogen werden konnten. Als dann hier die Dampfschiffahrt Eingang fand, waren die Ansiedelungen schon vorhanden und auch ihre Grösse und Bedeutung meist gesichert. Veränderungen hat die Dampfschiffahrt nur an sehr wenigen Orten verursacht, da man gelernt hat, der Natur nachzuhelfen, durch Ausbaggerung seichte Uferstellen zu vertiefen und durch Abdämmung Sicherheit vor dem Wellenschlag oder der Versandung zu erreichen.

In den bisherigen Ausführungen sind hauptsächlich nur die grösseren Orte an einem Seebecken ins Auge gefasst worden, deren Lage in erster Linie durch die Figur des Sees bedingt ist. Solcher Punkte sind es aber an einem Binnensee nur sehr wenige, und diese sind durch grosse Zwischenräume voneinander getrennt. Die diese ausfüllenden Orte haben ihre Existenz weniger dem unbedeutenden Verkehr zu verdanken, als vielmehr den Erzeugnissen des Bodens oder des Sees. Es sind entweder Landbau treibende oder Fischerorte. Jene oben angeführten Vorteile, welche die Lage auf Inseln, Landzungen, Verengungen und ähnlichen Punkten gewährt, üben natürlich auch hier ihren Einfluss aus, so dass die Entfernung dieser Orte untereinander nicht immer gleich gross ist, wie sie es sein würde, wenn jeder Punkt des Ufers gleich geeignet wäre.

Die Landwirtschaft treibenden Orte sind vielfach an die Bodenform gebunden. So lohnt z. B. an einem Steilufer der Ackerbau wenig; derselbe verlangt vielmehr solche Stellen, wo das Gebirge von dem Ufer zurücktritt. In der Regel wird der Einfluss eines Baches den

genaueren Punkt der Ansiedelung bestimmen, nicht nur weil das fliessende Wasser an und für sich gesucht wird, sondern auch weil es gewöhnlich eine flache Stelle erzeugt hat. Je nach dem Erzeugnis, welches in den betreffenden Orten das Uebergewicht hat, kann man dieselben einteilen in ackerbauende, weinbauende und obstbauende Orte.

Indem wir zu den Fischerorten übergehen, soll vorausgeschickt werden, dass wohl überall an einem See gefischt wird, dass es aber verhältnismässig nur wenige Orte zu geben pflegt, welche ihre Erwerbsquelle in der Fischerei suchen. Solche werden da liegen, wo die Fische am häufigsten sind. Dies ist natürlich am meisten der Fall an seichten Stellen, an Einengungen, wie z. B. bei vorspringenden Landzungen, und vorzüglich am Ein- und Ausfluss des den See durchziehenden Wasserlaufes. Bei den Punkten, welche der Verkehr gross und bedeutend gemacht hat, wird das Einwirken dieses Faktors wenig bemerkbar erscheinen, desto mehr aber an weniger begünstigten Orten, besonders an solchen, welche auf Landzungen liegen, in denen deshalb die Zunft der Fischer stark vertreten zu sein pflegt. Während die Ackerbaudörfer gewöhnlich nicht unmittelbar am Ufer liegen, sondern an dem Abhang der den See einrahmenden Erhebungen, suchen die Fischerorte immer das Ufer auf. Es kommt oft vor, dass an ein und derselben Stelle ein Doppeldorf liegt, von dem der am Ufer selbst liegende Teil Fischerei, der mehr landeinwärts befindliche Ackerbau treibt. Bezeichnende Beispiele für den Bodensee sind: Gottlieben-Tägerwylen, Ermatingen u. a.

Wenn wir die zuletzt erwähnten Niederlassungen, die Landwirtschafts- und Fischerorte, einer von jenen beiden Klassen, Verkehrsorten und Produktionsorten, zuteilen wollen, so wird man sie zu den letzteren zählen müssen. Noch viel mehr ist dies der Fall bei denjenigen Ansiedelungen, von welchen zum Schluss noch zu sprechen ist. Da das Wasser besonders für den Transport solcher Waren geeignet ist, welche den bequemsten und billigsten Weg wählen müssen, also Waren von grossem Volumen und geringem Wert, z. B. Holz, Torf, Kohlen, Bausteine, so werden diejenigen Punkte des Ufers, in deren nächster Nähe solche Produkte in grösserer Menge vorkommen, als Verladeplätze für diese benützt werden und demgemäss auch eine Ansiedelung erhalten.

II. Kurze historische Bemerkungen über die Siedelungen am Bodensee [1]).

Die erste Besiedelung der Bodenseegestade, von der wir wissen, erfolgte durch die Bewohner der Pfahlbauten, deren Ueberreste grösstenteils der Steinzeit angehören.

Zur Bronze- und Eisenzeit scheinen die Pfahlbauten an den meisten Orten des Bodensees schon verlassen und mit Wohnungen am festen Lande vertauscht gewesen zu sein. Es ist anzunehmen, dass man bei dieser Uebersiedelung an das Land eine Stelle am Ufer gesucht hat, die entweder ganz in der Nähe oder wenigstens nicht gar zu weit von den Pfahlbauten lag, welch letztere ja wahrscheinlich doch noch längere Zeit zum Aufbewahren von Vorräten aller Art dienten. Man muss dabei erwägen, dass es andere Erfordernisse waren, welche die Lage der Wasserstationen bestimmten, als die auf dem Lande. Brauchte man zu den ersteren solche Stellen, bei denen der Boden des Sees flach genug war, um das Einrammen von Pfählen zu gestatten, wobei es dann auf Vorteile der direkt gegenüberliegenden Uferstrecke weniger ankam, wenn nur solche wenigstens in der Nähe waren —, so wählte man bei der Umsiedelung ans Land eben jene in der Nähe liegende vorteilhafte Uferstelle. Mit diesen und ähnlichen Gründen ist es zu erklären, dass die Fundorte alter Pfahlbaustationen nicht immer dicht bei den Ansiedelungen auf dem Ufer liegen, sondern häufig eine kleine Strecke davon entfernt. Hierbei ist von der Voraussetzung ausgegangen, dass die jetzigen Wohnorte der Menschen auf derselben Stelle liegen, wo solche schon zu der Zeit lagen, als überhaupt die ersten Ansiedelungen zu Lande entstanden. Dies scheint aus folgenden Gründen wahrscheinlich. Die ursprünglichen Ansiedler werden ihren einmal gewählten Platz nur selten verlassen haben, um einen anderen zu wählen. Kamen dann Eroberer, welche die früheren Bewohner unterwarfen, so werden auch diese, wenn sie überhaupt in

---

[1]) Sehr ausgiebig in Bezug auf die Geschichte der Bodenseelande sind die jährlich erscheinenden „Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung“, von denen bis jetzt die Hefte I—XIX vorliegen (in den Citaten der Kürze halber mit „Schr.“ bezeichnet).

dem erorberten Lande blieben, nicht sich neue Plätze für ihre Niederlassungen gesucht, sondern sie werden die alten Plätze der Besiegten weiter benützt haben, da einerseits so viele Arbeiten, die bei einer Neugründung nötig sind, erspart wurden, andererseits aber die Gründe, welche die ersten Ansiedler zu ihrer Wahl bestimmten, auch für sie noch grösstenteils Geltung hatten. Von diesen Gründen war in jener frühen Zeit, wo die Waffen noch sehr mangelhaft waren, der bedeutendste wohl das Bedürfnis des Schutzes. Dieses Bedürfnis hatte zum Teil wenigstens schon die Pfahlbauten veranlasst; auf dem Lande wurden solche Punkte vorgezogen, welche leicht zu verteidigen waren oder wenigstens eine weite Aussicht boten, so dass man den Feind schon früh sehen und sich auf seinen Angriff vorbereiten konnte. Diese Gesichtspunkte werden wohl auch für die vorrömischen Bewohner der Bodenseeufer, jene Helvetier, welche aus Cäsars „Gallischem Krieg“ bekannt sind, massgebend gewesen sein und waren es sicher für die Römer selbst, als sie in diese Gegenden eindrangen. Ueberall an solchen Orten, welche jene eben genannten Vorteile boten, erbauten sie Wachttürme. Da nun die Gründe für die Wahl des Bauplatzes dieser Wachttürme mit den bei Anlegung der Ansiedelungen bestimmenden sich decken, so erklärt es sich leicht, dass jene, wie die Ueberreste beweisen, an derselben Stelle lagen, wo die frühesten Ansiedelungen und auch die jetzigen Uferorte, die sich ja aus jenen Ansiedelungen gebildet haben. Wo die Römer aber eine Stelle erkannten, welche für den Verkehr günstig lag, da erbauten sie nicht nur Wachttürme, sondern sie gründeten Feldlager, denen an einigen wenigen Orten sogar die Rechte der Kolonieen verliehen wurden. Aus solchen haben sich dann die bedeutenderen Städte entwickelt.

Es herrscht zwar noch viel Unklarheit über die Römerzeit am Bodensee, und noch sind die Untersuchungen nicht abgeschlossen; aber sicher festgestellt ist aus der Tabula Peutingeriana die grosse Römerstrasse, welche von Winterthur über Pfyn führend bei Arbon den Bodensee erreichte, von dort über Rorschach, von dem man aber nicht weiss, ob es eine römische Ansiedelung war, am Südostufer weiter ging und in Bregenz mit der grossen Splügenstrasse zusammentraf. Von hier aus ging die Fortsetzung über den Ort Rhein bis nach Augsburg. Kleinere Strassen gab es von Bregenz über Lindau nach Ludwigshafen, ferner die drei Verbindungswege der Stadt Konstanz mit den westlichen Endpunkten des Zeller und Untersees und mit Arbon [1]). Der Namen, welche die Römer für unseren See gebrauchten, gab es drei, nämlich: Lacus Brigantinus, L. Venetus, L. Acronius.

Als die Macht der Römer sank, drangen die Alamannen gegen Süden vor und eroberten im 5. Jahrhundert auch die Bodenseegegend. Sie liessen sich überall an den von den Römern befestigten Punkten nieder.

Im Mittelalter wurden die Vorzüge der fruchtbaren Gegend immer mehr erkannt, und diese selbst entwickelte sich zu einer der blühendsten

---

[1]) Vgl. Dr. Moll, Die Römerstrassen und Römerbauten am Bodensee; in „Schr.“ Heft VII. Lindau 1876.

in Deutschland, wozu nicht am wenigsten die vielen Klöster beitrugen, welche hier entstanden. Besonders wichtig war das Kloster Reichenau, welches durch seine Beziehungen zu den hervorragendsten Fürsten und auch zu den deutschen Kaisern dieser Gegend die Gunst derselben verschaffte.

Die Blüte der Bodenseelande zeigte sich am meisten in Konstanz. Auf diese Stadt führten alle Strassen, dorthin brachten die umliegenden Ortschaften und Städte ihre Produkte, da der Verkehr noch nicht, wie heute, durch Zoll- und Grenzplackereien gestört war. Zum Bistum Konstanz gehört das meiste Land um den See und viele Städte, wie Meersburg, Arbon u. a. Für die Bedeutung der Stadt zeugt auch der Umstand, dass sie dazu bestimmt wurde, jenes grosse reformatorische Konzil zu beherbergen, auf welchem Johann Hus den Feuertod erlitt.

Am meisten Verschiebungen in Grösse und Bedeutung der Uferorte des Bodensees brachte die neuere und neueste Zeit durch andere Verteilung des Gebiets, Aufhebung der vielen reichsfreien Städte und besonders durch Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Dadurch wurden die Vorteile einer Reihe von Siedelungen vermehrt, während andere, welchen solche Vorteile nicht zufielen, abnahmen.

III. Spezieller Teil.

Nicht ohne Grund freuen sich die fünf Bodenseestaaten ihrer Uferlinien als eines wertvollen Gutes, sind doch die Landschaften rings um den See schon an und für sich durch Fruchtbarkeit begehrenswert. Dazu kommen dann noch Vorteile, welche der See selbst bietet. Ein solcher ist vor allem die Erleichterung, welche die Benützung des Wasserwegs dem Verkehr gewährt. Diese Erleichterung ist um so bedeutungsvoller, als das Becken des Bodensees, das ja nur ein Teil des grossen Rheinthals ist, zu jener natürlichen Heerstrasse gehört, welche auf der Südseite der Alpen das Thal des Liro, der Maira und des Comer Sees, auf der Nordseite das des Rheins benützend, Italien mit Deutschland verbindet. Ihr höchster Punkt ist der bequeme Splügenpass, der den früher so viel benützten Septimer an Bedeutung sehr in den Hintergrund gedrängt hat. Besonders in der neuesten Zeit, wo die Alpenländer allsommerlich von Vergnügungsreisenden überschwemmt werden, übt der Bodensee grosse Anziehungskraft aus: wenn er auch nicht gerade das Ziel aller Reiserouten ist, das gewöhnlich in den Alpen selbst liegt, so bildet er doch für die meisten entweder den Ausgangs- oder den Schlusspunkt der eigentlichen Tour.

Diese Vorliebe für den Bodensee ist begründet durch seinen eigentümlichen Reiz, der dem des berühmten Züricher Sees nicht nachsteht: zu beiden Seiten grüne, wohlbepflanzte Ufer mit schmucken Dörfern und Städten, als Hintergrund nach Süd und Ost die schneeglänzenden Alpengipfel. Am wundervollsten ist wohl der Anblick im Frühjahr, wenn die Bäume blühen; man glaubt da einen Spiegel zu sehen mit schneeweissem Rahmen. Denn so dicht steht fast am ganzen Ufer Obstbaum an Obstbaum, dass man die dazwischen versteckten Dörfer kaum sieht; ein Kirchturm ragt hie und da heraus, und nur die grossen Ansiedelungen, welche durch ihre Häusermasse die Bäume auf eine grössere Strecke verdrängt haben, sind schon aus weiter Ferne sichtbar.

Die Lage derselben richtet sich, wie wir oben gesehen haben, hauptsächlich nach der Form des Sees. Diese ist zwar beim ersten Anblick eine sehr unregelmässige; sie lässt sich aber leicht in mehrere regelmässige Figuren zergliedern. Man kann nämlich nach dem Vor-

schlage Kohls[1]) den ganzen See in drei Ellipsen teilen, deren erste der Obersee, die zweite der Ueberlinger See und die dritte der Untersee (Zeller See) ist. Dieser letztere kann dann wieder als aus zwei schmalen, der Länge nach nebeneinander liegenden Ellipsen zusammengesetzt aufgefasst werden. Alle diese Wasserflächen treffen ungefähr zusammen in dem Punkte, wo heute die Stadt Konstanz liegt, deren Bedeutung nicht zum wenigsten eine Folge eben dieser Lage ist.

Diese Zergliederung des Sees in drei Teile ist nicht etwa willkürlich und unnatürlich, sondern ganz natürlich und durch die Umrisse der einzelnen Glieder vollauf begründet. Schon die verschiedenen Namen deuten ja eine Trennung an. Ueberdies sind die einzelnen Teile verschieden geartet. Den Ueberlinger See charakterisieren die steilen Ufer, welche wegen dieser Eigenschaft nur sehr wenige Ansiedelungen gestatten und ausserdem grossenteils heute noch bewaldet sind. Für den Untersee ist bezeichnend die geringe Tiefe des Beckens und auch teilweise die Flachheit der Ufer, welche darum häufig versumpft sind, so dass man auch hier die Siedelungen nicht überall gleich dicht findet. Sogar die Dampfschiffahrt wurde durch die eigenartige Beschaffenheit des Untersees beeinflusst, indem einerseits nur Schiffe mit sehr geringem Tiefgang verwendet werden können, andererseits im Winter zuweilen eine Unterbrechung der Fahrten nötig wird. Der Obersee endlich, welcher als der eigentliche Bodensee zu betrachten ist, ragt vor allem durch seine bedeutende Grösse über die anderen Teile hervor. Ganz steiles wie ganz flaches Ufer findet sich seltener; dasselbe ist fast überall reich bebaut, der Wald tritt nirgends bis an das Ufer heran.

Jeder dieser Teilseeen hat seine Insel, welche dem Charakter desjenigen Teils des Sees, in welchem sie liegt, entspricht. Der Obersee, welcher die meisten Ansiedelungen bespült, hat eine Inselstadt: Lindau; der Untersee besitzt die ziemlich flache, stellenweise versumpfte Reichenau, der Ueberlinger See endlich die Insel Mainau, deren Steilheit jedem mit dem Dampfschiff heranfahrenden Besucher sofort auffällt.

A. Der Obersee.

Wenn wir den Ueberlinger und den Untersee von dem Hauptkörper des Bodensees trennen, so stellt sich dieser als ein ziemlich regelmässiges Oval von 47 km Länge und 15 km Breite dar. Die grosse Achse wird gebildet ungefähr durch die Verbindungslinie des Rheinausflusses bei Konstanz mit dem östlichsten Winkel des Obersees zwischen Lindau und Bregenz. Endpunkte der kleinen Achse würden fast genau die Städte Friedrichshafen auf der Nord- und Arbon auf der Südseite sein. Wenn wir letztere Stadt ausnehmen, so tragen alle anderen genannten Punkte die grössten Siedelungen am ganzen Bodensee. Jene von Kohl im angeführten Kapitel begründete, oben auseinandergesetzte Annahme, dass die Endpunkte der beiden Achsen die grössten Ansiedelungen an

[1]) a. a. O. S. 316.

einem ovalen Binnensee zu tragen bestimmt seien, findet also beim Bodensee Bestätigung mit der einzigen Ausnahme, dass an Stelle des jetzt kleineren Arbon das neuerdings bedeutendere Rorschach liegen sollte. Denn dass die beiden Städte Lindau und Bregenz ihre Bedeutung zum grossen Teil demselben Umstande verdanken, dass sie nämlich in unmittelbarer Nähe des östlichen Endpunktes der grossen Achse liegen, beide fast gleichweit von demselben entfernt, und dass sie so den Vorteil, welchen Konstanz allein besitzt, unter sich teilen, scheint keiner weiteren Beweisführung zu bedürfen. Anders steht die Sache bei dem südlichen Endpunkt der kleinen Achse. Hier liegt, wie bemerkt, das gegenwärtig ziemlich kleine, unbedeutende Arbon. Aber früher war Arbon der bedeutendste Ort der ganzen Südseite des Obersees, und es ist auch weitaus der älteste. In späterer Zeit hat ihm dann Rorschach den Rang mit Erfolg streitig gemacht. Da diese Stadt nicht allzu fern von Arbon liegt, so hat sie immerhin noch einigen Anteil an den Vorteilen der Lage am Endpunkte der kleinen Achse; dazu hat sie aber einen weiteren, sehr grossen Vorzug. Die Südküste des Obersees bildet nämlich einen stumpfen Winkel, welcher weit in das Land einspringt; an der Spitze dieses Busens hat sich Rorschach entwickelt, so dass es auch die Vorteile einer Meerbusenstadt besitzt, welche bereits angedeutet wurden.

1. Konstanz [1]).

Von den bis jetzt angeführten Siedelungen des Bodenseeufers, welche durch die Endpunkte von Haupt- und Nebenachse bestimmt sind, ist weitaus die grösste und bedeutendste und wohl auch die älteste Konstanz. Der Name hat schon viele Deutungen erfahren; ob er von dem des römischen Cäsars Constantius Chlorus, des Vaters Konstantins des Grossen, herrührt oder die Umformung eines keltischen Stammes [2]) ist, soll hier nicht entschieden werden. Professor A. Birlinger [3]) entscheidet sich wohl mit Recht für das erstere. Jedenfalls wurde die Ansiedelung nicht erst durch die Römer gegründet. Die ältesten Spuren von Bewohnern haben wir in den bedeutenden Resten von Pfahlbauten, welche an der Stelle aufgefunden wurden, wo jetzt die Trajektanstalt sich befindet. Als die Römer ins Land kamen, scheinen diese Pfahlbauten schon verlassen und mit Wohnungen am festen Lande vertauscht gewesen zu sein. Allein dieselben wurden wenigstens noch als Vorratshäuser u. dgl. selbst von den Römern benützt. Nach Besiegung und Vertreibung der Römer liessen sich die Alamannen, wie in fast allen von ihnen eroberten Römerorten, so auch hier nieder. Im Mittelalter gelangte die Stadt zu immer grösserer Blüte, bis sie sich schliesslich zum Mittelpunkt für die ganze Bodenseegegend aufschwang, eine Be-

---

[1]) Vgl. ausser anderen Monographieen besonders Eiselein, Geschichte und Beschreibung der Stadt Konstanz. Konstanz 1851.

[2]) So Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O.

[3]) Birlinger, Rechtsrheinisches Alamannien in den „Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde", IV. Bd., S. 340.

deutung, in der sie sich bis heute trotz mancher Ungunst des Schicksals zu erhalten gewusst hat. Zeuge davon ist u. a. die Benennung des Bodensees als „See von Konstanz“ in den romanischen Sprachen und im Englischen.

Diese Bedeutung hat Konstanz grösstenteils seiner äusserst günstigen Lage zu verdanken. In diesem Punkte vereinigen sich so viele Vorteile, wie in keinem anderen am Bodensee. Auf den ersten und wichtigsten, der ihm daraus erwächst, dass es am Ende der grossen Achse des Obersees liegt, ist schon näher eingegangen worden. Aber Konstanz geniesst nicht nur in Beziehung auf den Hauptkörper des Sees diese Begünstigung, sondern da die beiden abgetrennten Teile, der Ueberlinger und der Untersee, hier zusammentreffen, ist es auch für diese beiden Ellipsen Achsenstadt, hat also jene Vorteile, welche diese Lage gewährt, dreifach.

Während die Begünstigung der Achsenlage die Stadt Konstanz mit anderen Ansiedelungen gemein hat, kommt ein weiterer, nicht minder wichtiger Umstand ihr allein von allen Siedelungen des Bodenseeufers zugute. Will jemand nämlich von irgend einem Punkte der binnenländischen Schweiz nach einem Orte auf der schwäbischen Nordseite des Bodensees oder umgekehrt gelangen und dabei den Wasserweg womöglich vermeiden, so wird er, wenn der See überall gleich breit ist, denselben an einem Ende umgehen. Giebt es aber eine Stelle, wo der See sich so sehr verschmälert, dass nur über eine sehr schmale Wasserfläche überzusetzen ist oder gar eine Brücke benützt werden kann, so werden sich alle diejenigen, welche in jener Lage sind, nach diesem Punkte wenden, ausser wenn die völlige Umgehung des Sees in noch kürzerer Zeit zum Ziele führen würde. Dabei ist aber zu bedenken, dass auch in diesem letzteren Falle oft die Umgehung verschmäht wird, weil in der Regel dieser Weg um das Ende des Sees durch Versumpfung sehr erschwert ist und fast immer einen grösseren Umweg nötig macht. Man sieht also, dass der grösste Teil derjenigen, welche den See unter möglichster Vermeidung des Wasserwegs in seiner Breite zu überschreiten haben, jenen Punkt, wo die Fläche sich verschmälert, aufsuchen werden. Da man aber gerade in frühester Zeit sich am wenigsten weit in den See hinein wagte, so wird bei der ersten Begründung eines Ortes dieser Umstand von grösster Tragweite gewesen sein.

In dieser Lage ist nun Konstanz. Wenn man hier auch nicht von einer Verschmälerung im strengen Sinne reden kann, da die schmale Strecke gar nicht mehr zum See gehört, sondern ein Teil des Rheinlaufes ist, so sind die Folgen doch genau dieselben, wie bei einer Verschmälerung, da kurz nachher der Rhein wieder in den Untersee tritt, so dass von neuem eine Verbreiterung vorhanden ist. Man kann also Konstanz auch eine Brückenstadt nennen. Die Vorteile dieser Lage wären indes noch grössere, wenn man von Konstanz aus nicht noch den Ueberlinger See kreuzen müsste, um an das schwäbische Ufer zu gelangen.

Dass nicht ein anderer Punkt des Rheinlaufs zwischen Ober- und Untersee die Ansiedelung erhielt, dafür sprechen wieder besondere

Umstände. Es sind nämlich die Ufer dieser Strecke des Rheinlaufs durchweg flach und gänzlich versumpft, so sehr, dass heutzutage noch kein Weg den Rhein entlang von Konstanz nach Gottlieben führt, weder auf der linken noch auf der rechten Seite. Vielmehr machen die Strassen einen Umweg, um die Anhöhen zu beiden Seiten benützen zu können. Nur in jenem Winkel, den der Rhein mit dem Bodensee bildet, und zwar auf der Südseite, ist eine Anhöhe, von welcher aus man den Rhein und Untersee bis Stekborn und natürlich auch den Obersee weithin überwachen kann. Diesen Ort wählten die Römer für ihr Kastell; es ist die Stelle, wo heute das Münster steht. Besonders günstig war noch die leichte Verteidigung des Punktes. Jener schon erwähnte Winkel, eine ziemlich weit in den See vorspringende Landzunge, bildet natürlich auch den Hauptvorteil dieser Lage, dass sie nämlich auf drei Seiten künstlicher Schutzwerke nicht bedarf. Auf der Nord- und Ostseite schützen Rhein und Bodensee, auf der Westseite die Sümpfe des Rheins, so dass nur die Südseite gesichert zu werden braucht, was durch einen Graben leicht bewirkt wurde. Die davor liegende Insel (welche jetzt das Inselhotel trägt) verstärkte die Stellung insofern, als dort bequem Aussenwerke angebracht werden konnten und auch in der That von den Römern angebracht worden zu sein scheinen. Ausser diesem Punkte konnte nur noch die Stelle am Einflusse des Rheins in den Untersee in Betracht kommen, da dort die Hügel an der Südseite bis fast an das Ufer herantreten. Die Doppelansiedelung an diesem Orte, das heutige Gottlieben-Tägerwylen, blieb aber immer hinter Konstanz zurück, einmal wegen jener leichteren Verteidigung des letzteren, und dann auch, weil dasselbe schon zum voraus die Achsenlage für sich hatte. Die Wirkung dieser letzteren wird noch verstärkt durch den Umstand, dass bei Konstanz der Rhein aus dem Obersee fliesst. Die daraus entspringenden Vorteile werden freilich wieder dadurch verringert, dass der Strom nach kurzem Lauf sich in ein neues Becken ergiesst, so dass Stein als wirkliche Stromausflussstadt betrachtet werden muss. Andererseits aber wirkt die Beschaffenheit jenes zweiten Beckens wieder dadurch begünstigend, dass seine geringe Tiefe ein Umladen der Waren von einem Fahrzeug in ein anderes verlangt, weil die Unterseeschiffe keinen so grossen Tiefgang haben dürfen, als die des Obersees. Dabei ist aber ein guter Hafen notwendig, und ein solcher fehlt Konstanz nicht. Dieses liegt nämlich am Ende einer Bucht, die von der Stadt den Namen hat und durch den sich weit in den Obersee erstreckenden sogen. Bodanrücken vor den meisten Winden gut geschützt ist.

Auch für Ausübung des Fischfangs ist Konstanz günstig gelegen, und es wurde dieser Vorzug auch früher eifrig benützt. Aber allmählich wandten sich die Fischer lohnenderen Gewerben zu und überliessen ihr Geschäft den benachbarten kleinen Uferorten. Nur eine alte Fischerfamilie hat sich bis heute in Konstanz erhalten, zugleich die berühmteste, die der Einhart.

Nach den vorstehenden Ausführungen hat es nun nichts Verwunderliches mehr, dass Konstanz von der frühesten Zeit an die wichtigste Stadt der ganzen Bodenseegegend war und es bis heute geblieben

ist. In höchster Blüte stand sie im Mittelalter als freie Reichsstadt und berühmter Bischofssitz. Die freie Stadt sowohl wie der ebenfalls reichsunmittelbare Fürst-Bischof besassen zusammen den grössten Teil der an den Bodensee grenzenden reich gesegneten Fluren, welche ihre Erträgnisse natürlich alle in den Mittelpunkt, nach Konstanz, sandten, so dass dieses ein bedeutender Markt und Vereinigungspunkt eines ausgedehnten Fremdenverkehrs wurde, welchen die Berühmtheit der Stadt und der Sitz des Bischofs noch mehr steigerten. Aber manches Ungemach brach mit der Zeit herein. Die Kämpfe gegen die Schweizer und besonders der innere Zwist zur Zeit der Reformation, welcher sogar zeitweilig den Bischof zur Uebersiedelung nach Meersburg zwang, brachten vielen Schaden und verringerten die Macht, so dass die Stadt im Jahre 1548 ihre Reichsunmittelbarkeit verlor und an Oesterreich fiel. Zugleich mit der Einführung der Reformation sank auch das Ansehen der Bischöfe. Den grössten Schlag erlitt Konstanz aber durch die Lostrennung der Schweiz vom Deutschen Reiche, infolge deren die Stadt grosse Einbusse an Land auf der Südseite vom Rhein und Obersee erlitt. Dadurch kam sie unmittelbar an die Grenze und war bei Beschaffung der Lebensmittel in erster Reihe auf die Halbinsel angewiesen, welche aber infolge ihrer natürlichen, teils bergigen, teils sumpfigen Beschaffenheit den Bedürfnissen der grossen Stadt nicht genügen kann. Endlich wurde im Jahre 1821 das immer ohnmächtiger gewordene Bistum, nachdem ihm im Jahre 1802 das letzte Eigentum an Land durch Säkularisation genommen war, aufgehoben und sein Gebiet unter verschiedene andere Bistümer verteilt. Dies war ungefähr die Zeit, wo Konstanz am tiefsten darnieder lag, ein kleines Landstädtchen mit etwa 4000 Einwohnern. Dann erst, mit kräftiger Unterstützung der Fürsten des Grossherzogtums Baden, welchem Konstanz im Jahre 1806 anheimgefallen war, erholte es sich wieder, aber nur ganz langsam. Einigen Aufschwung brachte die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee seit den dreissiger Jahren. Konstanz wurde vermöge seiner Lage und der vortrefflichen Beschaffenheit seines Hafens, dem immerfort grosse Sorgfalt gewidmet wird, der Ausgangspunkt für die meisten Linien der Bodenseedampfschiffahrt. Ein gründlicher Umschwung trat aber erst ein, als unsere Stadt mit der übrigen Welt durch verschiedene Eisenbahnlinien verbunden wurde. Es war dies zuerst im Jahre 1863 die Linie Konstanz-Basel, dann im folgenden Jahrzehnt die Linie Konstanz-Rorschach, welche die Stadt mit Bregenz und Winterthur verband, ferner Konstanz-Stein-Zürich, auch die Schwarzwaldbahn, die ihr natürliches Ende ebenfalls in Konstanz hat, und endlich in neuester Zeit hat die Arlbergbahn ihre Wirkung in Konstanz fühlbar gemacht, indem sie manche Reisenden und Waren aus dem Westen statt über München nunmehr über Konstanz nach Osten führt, und umgekehrt.

2. Bregenz.

Am östlichsten Punkte des Bodensees liegt keine Ansiedelung, da hier das Gebirge bis dicht an das Ufer herantritt und kaum einer

Strasse Raum giebt, jedenfalls aber keiner grösseren menschlichen Niederlassung. Man hatte nun, um möglichst nahe an jenen begünstigten Achsenendpunkt heranzukommen, die Wahl zwischen dem nördlichen Ende jenes Engpasses, der sogen. Klause, und dem südlichen. Direkt am ersteren ist nur ein ganz kleines Dorf, Lochau; aber in etwas grösserer Entfernung liegt Lindau, das immerhin noch an den Vorteilen jener Lage grossen Anteil hat. Am südlichen Ausgang der Klause finden wir die Hauptstadt von Vorarlberg, Bregenz. Sie liegt am Fusse des Pfändlers (Pfänders), der hier etwas vom Ufer zurücktritt; diese Uferebene wird nach Westen zu vom Rheinthal durch einen vom Pfändlerstock rechtwinklig abbiegenden niedrigen Höhenrücken abgeschlossen, auf dessen höchstem Punkt die Riedenburg liegt. Der hinter der Stadt steil aufragende Berg schützt dieselbe nicht nur vor den strengen Ost- und Nordostwinden, sondern er macht ihr auch eine etwaige Verteidigung leichter, da sie sich im Rücken sicher weiss. Deshalb ist der Punkt ausserordentlich geeignet, die von Augsburg herführende, hier vorbeiziehende Strasse ins Rheinthal und weiter nach Italien zu beherrschen. Dazu kommen noch die Vorteile, welche die günstige Bucht, der sogen. Bregenzer See, bietet. Dieselbe ist bei der jetzigen Lage der Rheinmündung vor einem Ausfüllen durch die Schwemmstoffe jenes Stromes sicher. Allerdings würde dies anders werden, wenn die geplante Rheinkorrektion, welche den Strom bei Fussach münden liesse, zur Thatsache würde. Dann läge die Gefahr nahe, dass die Bregenzer Bucht durch die ungeheuren Sinkstoffmassen des Rheins mit der Zeit in einen Sumpf verwandelt würde, was natürlich die beiden Städte Bregenz und Lindau am meisten schädigen müsste. Daher auch der Widerspruch, den diese beiden Orte der geplanten Regulierung entgegenstellen.

Die Vorzüge des Punktes sind so in die Augen springend, dass es wunderbar wäre, wenn man sie nicht bereits in frühester Zeit benützt hätte. In der That ist dies der Fall. Schon der Name, ein altkeltischer Wortstamm, spricht dafür, dass jenes Volk hier einst einen seiner Sitze gehabt habe. Das lateinische Brigantium ist nur eine Latinisierung des keltischen Wortes, das die Römer beibehielten [1]). Auch diesen entging die überaus wichtige Lage des Ortes nicht und sie erbauten hier ein Kastell, das den Durchzug am See völlig beherrschte. Bregenz war der stärkste Punkt der Römer am Bodensee; hier war auch die Flottille stationiert, welche die römische Oberherrschaft auf dem See erhalten sollte. Die Ansiedelung bestand schon zu jener Zeit, wie noch heute, aus einer oberen und einer unteren Stadt. Die erstere war die ältere und enthielt die Festungswerke, die untere war die bürgerliche, ursprünglich eine Fischer- und Schifferansiedelung. Von den Nachfolgern der Römer, den Alamannen, und später von den Hunnen wurde Bregenz zerstört, aber wieder aufgebaut und vergrössert, besonders durch die Bemühungen der christlichen Glaubensboten Columban und Gallus. Der härteste Schlag traf die Stadt im Jahre 1079,

---

[1]) Vgl. Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O.

wo sie vollständig abbrannte. Der Ursprung des heutigen Bregenz ist also erst in die Zeit nach jenem unglücklichen Jahre zu setzen. Auch späterhin wurde es noch häufig heimgesucht, besonders im 30jährigen Kriege. Ueberhaupt gelangte der Ort nie zu so grosser Blüte, wie manche andere am Bodensee, da er nie reichsfrei war; seit dem Jahre 1451 gehört die Stadt dem Hause Habsburg; nur kurz stand sie unter bayerischer Hoheit, nämlich zur Zeit Napoleons I., dessen Kriege Bregenz wegen seiner wichtigen Lage grösseren Schaden brachten, als irgend einer anderen Stadt des Bodenseegebiets. Dies ist auch einer der Gründe, weshalb ihr erst viel später als den übrigen ein neuer Aufschwung beschieden war. Die Hauptschuld war aber, dass Oesterreich von allen Staaten am Bodensee zuletzt die neuen Verkehrsmittel benützte. Oesterreichische Dampfschiffe giebt es auf dem schwäbischen Meere erst von dem Jahre 1884 an.

Was die Eisenbahnen betrifft, so bestand die Vorarlberger Linie zwar schon seit 1872; so lange dieselbe aber nicht die Verbindung mit dem übrigen Oesterreich erleichterte, war der Nutzen für Bregenz nur ein geringer. Erst die Arlbergbahn hat diese Verbindung hergestellt, dadurch die Hauptmasse der Monarchie näher gerückt und Bregenz zu jenem Verkehrspunkte erhoben, der es seiner Lage nach schon lange hätte sein sollen. Ausser den erwähnten Linien sind es noch die Routen nach Lindau-München und St. Margarethen-Schweiz, welche zum raschen Emporblühen der Stadt in neuester Zeit wesentlich beitrugen.

3. Lindau.

Lochau, am nördlichen Ende der Klause, blieb ein kleines Dörfchen. Denn in nächster Nähe, wenn auch nicht so nahe am Achsenendpunkt wie Bregenz, war eine Inselgruppe, bestehend aus drei Inselchen, welche zur Besiedelung anlockten. Die Inselchen lagen in geringer Entfernung vom Ufer, waren nicht zu gross, nicht zu steil und konnten, als der Raum einer allein nicht mehr für die Niederlassung genügte, leicht durch Ausfüllung der zwischenliegenden Kanäle zu einer einzigen verbunden werden. Die Ansiedelung an diesem Punkte hatte also neben dem Vorteile, den sie mit Bregenz teilt, nämlich der Lage in der Nähe des Achsenendes, noch die weiteren grossen Vorzüge der insularen Lage. Dazu kommt, dass das Thal der in der Nähe mündenden Leiblach einen natürlichen, bequemen Weg ins Hinterland, in die schwäbisch-bayerische Hochebene, bot. Die Inselstadt beherrschte ebenso wie Bregenz jene grosse und wichtige Strasse von Augsburg nach Italien oder der Schweiz. Die Umgebung selbst ist sehr hügelig und deshalb zwar dem Getreidebau weniger günstig, desto mehr aber für Wein- und Obstbau geeignet.

Da die Inseln nicht zu weit vom Ufer entfernt waren, um das Erreichen desselben schwierig zu machen, immerhin aber entfernt genug, um die Verteidigung gegen einen Angriff vom Lande aus zu erleichtern, so werden wir wohl nicht fehlgehen, wenn wir ihre erste Besiedelung in ältere Zeit verlegen, als der Name andeutet. Denn dieser

stammt erst aus späterer Zeit, als schon Deutsche daselbst wohnten; Lindau ist soviel als eine mit Linden bewachsene Insel (Aue = Insel [1]). Die Anwesenheit der Römer beweist die sogen. Heidenmauer (Lindauer Turm) [2]). Es wäre auch wunderbar, wenn sie, die Meister der Kriegskunst, einen strategisch so wichtigen Punkt übersehen hätten. Im Mittelalter hatte die Stadt grössere Bedeutung, als das benachbarte Bregenz. Sie war auch insofern glücklicher, als sie vom 13. Jahrhundert an reichsfrei geworden war. Ihre höchste Blüte hatte sie erreicht in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Dann brachten innere Wirren grossen Schaden, mehr als später der 30jährige Krieg. Am Ende desselben wurde Lindau Festung, ein sehr zweifelhafter Vorzug. Endlich, im Jahre 1806, kam es an Bayern. Die neue Entwicklung datiert von der Einführung der Dampfschiffahrt. Weiteren Aufschwung verursachten dann die Eisenbahnen. Die Linie Bregenz-Lindau ist zwar weniger wichtig; sie ist nur ein Teil der sogen. Bodenseegürtelbahn, die aber ihrer Vollendung noch harrt. Viel folgereicher war die Eröffnung der Linie Lindau-München, welche in ihrem ersten Teile jener Naturstrasse des Leiblachthales folgt. Der Verkehr mit dem Hinterland war jetzt viel bequemer und rascher als früher, und was noch wichtiger ist, das Hinterland selbst bekam eine viel grössere Ausdehnung. Der gegenüber liegende Ufersaum wird in neuester Zeit gern als Sommeraufenthalt benützt, und die grosse Zahl der daselbst erbauten Villen zeigt, wie beliebt der Platz geworden ist. In der Nähe bietet auch das geringhaltige Schwefelbad Schachen Gelegenheit zur Badekur.

4. Friedrichshafen [3]).

Der Lage am nördlichen Endpunkte der kleinen Achse, also in der Mitte der Nordküste des Obersees, hat die Stadt Friedrichshafen in erster Linie ihre Grösse und Bedeutung zu verdanken. Denn dieser Punkt ist der geeignetste, den grössten Teil des den See übersetzenden Verkehrs zwischen der deutschen Nord- und der Schweizer Südseite des Obersees in sich zu konzentrieren. Sehr günstig trifft es sich auch, dass der Endpunkt der kleinen Achse zusammenfällt mit dem innersten Punkte einer ziemlich tief ins Land einschneidenden Bucht, ein Umstand, der ebenfalls dazu beiträgt, den Trajektverkehr hierherzuführen, da sich so die bequeme und billige Wasserstrasse vom Land her auf kürzestem Weg erreichen lässt. Dazu kommen noch die Vorteile, welche die Lage auf Landzungen gewährt. Derjenige Teil von Friedrichshafen nämlich, welcher am frühesten besiedelt war, wo jetzt das königliche Schloss sich befindet, liegt auf einer aus der Mitte

---

[1]) Vgl. Dr. Buck, Der Ortsname Lindau, in „Schr." Heft IV, S. 92 ff. Lindau 1873. — Anders ist die Erklärung von Birlinger a. a. O. S. 340.

[2]) Vgl. Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O.

[3]) Vgl. Dr. Moll, Ueber den Linzgau und das alte Buchhorn, in „Schr." Heft I. Lindau 1869.

jener Bucht weit in den See vorspringenden, weder zu flachen noch zu steilen Landzunge, welche schmal genug ist, um die Verteidigung gegen einen Angriff von der Landseite aus leicht zu machen. Alle diese Vorteile werden dadurch noch wirksamer gemacht, dass nur wenige Kilometer östlich die beiden bedeutenden Wasserläufe des Schussen und der Argen einen bequemen Weg ins Hinterland, nämlich in die schwäbische Hochebene, gewähren. Dass die Mündungen dieser Flüsse sich etwas entfernt von Friedrichshafen befinden, ist nicht nur kein Nachteil, sondern sogar ein weiterer Vorzug, indem die Stadt dadurch vor dem Schaden gesichert ist, den die beiden sehr wilden und reissenden Gewässer durch Ueberschwemmungen u. dgl. anrichten, ein Schaden, welchen die im Mündungsgebiet selbst liegenden Ortschaften sehr häufig empfinden. Vermöge dieser Verhältnisse ist die hier befindliche Ansiedelung von alters her der Knotenpunkt dreier wichtiger Strassen gewesen. Schon in der römischen Zeit vereinigten sich nämlich hier die Strassen von Lindau und von Meersburg, beide längs des Ufers, mit derjenigen von der Donau her, welch letztere in der Hauptsache dem Thale des Schussen entlang zieht. Die Umgegend ist sehr fruchtbar. Ist auch der Boden am Ufer selbst etwas sandig und flach, so findet sich doch weiter zurück, wo Abwechselung von Hügeln und Thälern herrscht, besseres Ackerland.

Da diese Vorteile in allen Zeiten zu einer Ansiedelung locken mussten, so wird diese an unserem Platze auch schon in früher Zeit stattgefunden haben. Allerdings sind uns, wenn wir von einer Pfahlbaustation einige Kilometer westlich absehen, keine früheren Bewohner aus der Geschichte oder aus alten Denkmälern bekannt, als die Römer, welche auf jener strategisch wichtigen Landzunge eine Wachestation anlegten mit der Aufgabe, jene drei Strassen zu sichern [1]). Welchen Namen die Eroberer dem Punkte gaben, wissen wir nicht. Der älteste, schon aus dem 9. Jahrhundert bezeugte, war Buchhorn, d. h. ein mit Buchen bewachsenes Horn (= Landzunge). Der damit gemeinte Punkt war auch zuerst allein besiedelt und der Sitz der Linzgaugrafen. Da der Raum hier aber etwas beschränkt war, wurde auch das Ufer östlich davon allmählich besiedelt. Daraus erwuchs dann die Stadt Buchhorn, von welcher, als sie freie Reichsstadt geworden war, sich die Ansiedelung auf dem Horn durch den Namen Hofen unterschied. Seit 1810 ist sowohl die Stadt, welche im 30jährigen Kriege von den Schweden vollständig niedergebrannt worden war, als auch Hofen in württembergischem Besitze; beide wurden miteinander zu einer Gemeinde vereinigt. 1812 wurde ein Freihafen gegründet und die Stadt Friedrichshafen genannt. Der Hafen selbst ist von Natur begünstigt, hat aber den Nachteil, dass infolge der Flachheit der benachbarten Küste, die sich seeeinwärts fortsetzt, die Einfahrt für tiefer gehende Schiffe nur von der Ostseite möglich ist, so dass die von Westen, z. B. von Konstanz kommenden Schiffe nur in grossem, ostwärts gerichtetem Bogen einlaufen können. Unter dem württembergischen Königshaus,

---

[1]) Vgl. Dr. Moll, Buchhorn und Hofen, in „Schr." Heft VI, S. 7. Lindau 1882.

das für die Stadt immer eine grosse Vorliebe hegte, schwang sich Friedrichshafen rasch empor. Obwohl dasselbe seit jeher eine kommerzielle Bedeutung hatte, da der Verkehr mit der Schweiz ein sehr reger war, kam diese doch erst recht zur Geltung, als Württemberg zuerst unter den Seeuferstaaten (1824) die Dampfschiffahrt einführte, durch welche die Stadt heute mit allen Bodenseehäfen in Verbindung steht. Auch die erste Eisenbahn liess Württemberg am schwäbischen Meer ausmünden, indem es 1847 Friedrichshafen durch einen Schienenstrang, welcher der oben erwähnten Naturstrasse folgt, mit Ulm und Stuttgart verband; durch die 1869 entstandene Trajektanstalt nach Romanshorn wurde endlich eine direkte Handelsstrasse von Württemberg und Bayern in die Schweiz eröffnet, die jetzt durch die Gotthardbahn bis nach Italien eine Fortsetzung findet. Dass die Stadt durch alle diese Einrichtungen ein sehr kräftiges Aufblühen hatte, braucht wohl keine weitere Erklärung.

5. Rorschach.

Die Gründe, welche uns veranlassen, als den Friedrichshafen entsprechenden andern Endpunkt der kleinen Achse des Obersees nicht Arbon, sondern Rorschach zu betrachten, sind schon oben (S. 393 [17]) auseinandergesetzt. Die Bodengestaltung bietet an dieser Stelle für eine Niederlassung Raum genug, da die östlich von Rorschach unmittelbar an das Ufer reichenden Höhen hier zurücktreten und einer kleinen dreieckigen, von mehreren Wasserläufen, z. B. der Goldach, durchflossenen Ebene Raum machen. Die östliche Ecke dieses Dreiecks wird von den Häusern Rorschachs eingenommen. Vermöge dieser Lage ist der Platz sehr geeignet, die von Romanshorn längs dem Bodensee herziehende, alte und wichtige Strasse zu beherrschen. Zugleich bietet jene dreieckige Ebene, dann später das Thal der Steinach eine bequeme Strasse nach St. Gallen und in die innere Schweiz.

Trotzdem diese günstige Lage eine frühe Besiedelung wahrscheinlich macht, besitzt die Stadt doch kein so hohes Alter, wie viele andere Bodenseeorte. Der Name weist auf deutschen Ursprung hin: Rohrschachen ist soviel als eine mit Schilfrohr bewachsene Ebene [1]). Vielleicht waren aber die Germanen nicht die ersten Bewohner dieses Ortes. Dass die Römer hier eine Station hatten, ist zwar nicht erwiesen, aber doch wahrscheinlich, da zum Schutze ihrer hier vorbeiführenden Heerstrasse dieser Punkt sehr gut geeignet war. Im Mittelalter, wo die Stadt zum erstenmale in der Geschichte auftritt, gehörte sie zum Bezirk des Klosters St. Gallen, dessen Nähe übrigens dem Aufblühen Rorschachs hinderlich war. Um so grösser wäre die Wirkung gewesen, wenn die im Jahre 1487 ins Werk gesetzte Verlegung des Klosters an diese Stelle des Bodenseeufers wirklich durchgeführt worden wäre.

---

[1]) Auf Grund dieser sicheren Deutung wäre es vielleicht angebracht, „Rohrschach“ zu schreiben.

Aber die Bewohner von St. Gallen sahen die Bedeutung eines solchen Schrittes wohl ein und hinderten mit Waffengewalt die Ausführung des schon begonnenen Unternehmens [1]). So blieb unserer Stadt auch fernerhin die hemmende Einwirkung, welche jede grosse Stadt auf die in ihrer Nähe liegenden kleineren ausübt. Die Napoleonischen Kriege um die Wende des letzten und zu Anfang unseres Jahrhunderts brachten auch hier, weil die Stadt an einer wichtigen Strasse gelegen war, beträchtlichen Schaden und bewirkten eine starke Abnahme ihrer Volkszahl. Erst um die Mitte unseres Jahrhunderts begann sie wieder sich aufzuschwingen. Dazu trugen hauptsächlich, wie fast an allen grossen Plätzen des Bodenseeufers, die Eröffnung der Dampfschiffahrt und mehrerer Eisenbahnlinien bei. Für erstere war sehr günstig der zwar kleine, aber gute Hafen. Durch die Bahnlinien nach Romanshorn, St. Gallen und St. Margarethen (Chur) ist die Stadt mit allen Teilen der Schweiz und mit Oesterreich verbunden; die Zahnradbahn nach Heiden lenkt den nach dem grossen Kurorte Heiden gerichteten Verkehr über Rorschach, während sonst der geeignetere Weg über Rheineck führen würde, von wo ein Thälchen bequemen Zugang bietet, eine Strasse, die auch früher die begangenste war. Rorschach wird in neuerer Zeit auch selbst als Sommerfrische benützt. In unmittelbarer Nähe, nämlich im Hintergrund jenes dreieckförmigen Thälchens, befindet sich bei dem Dorfe Goldach eine berühmte Eisenquelle.

6. Zwischenorte des Obersees.

Vorbemerkungen.

Während die Fischerorte das Ufer selbst aufsuchen, ziehen die Landwirtschaft treibenden die Abhänge der das Ufer in kleinerer oder grösserer Entfernung begleitenden Höhen vor. Sie thun dies einmal, um sicher vor Ueberschwemmungen zu sein, dann aber — und dies ist wohl der Hauptgrund — um das für den Ackerbau verwendbare Land, das natürlich am besten in der Ebene ist, seinem Zwecke möglichst zu erhalten. Man baut deshalb die Häuser auf den schlechteren Boden in der Höhe. Der gleiche Grund, Ersparnis an guter Ackererde, hat auch in ganz flachen Gebieten dazu geführt, dass die Bewohner kleinerer Dörfer diese verliessen und sich in benachbarten grösseren mitansiedelten. Hahn [2]) hat als ein sehr charakteristisches Beispiel hierfür die sogen. Magdeburger Börde zwischen Magdeburg, Bernburg und Halberstadt angeführt, wo man zwar wenige, aber grosse und stadtähnliche Dörfer trifft. Hahn hat a. a. O. jedenfalls die richtige Erklärung gegeben gegenüber der früher allgemeinen Annahme, dass

---

[1]) Vgl. Victor Lehnert, Der Bodensee, S. 99 (Nr. 56—57 der von J. Laurencic in Zürich herausgegebenen „Städtebilder und Landschaften aus aller Welt").

[2]) „Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung", in den „Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde", I. Bd., S. 144.

jene Umsiedelung ausschliesslich die Folge der Verwüstungen des Dreissigjährigen Krieges sei.

Ob am Bodensee eine Ansiedelung hauptsächlich Ackerbau, Obstbau oder Weinbau treibt, hängt natürlich ab von der Bodenbeschaffenheit der Gegend und von oft recht kleinen Unterschieden klimatischer Art. Was den ersten Punkt betrifft, so sind die geologischen Verhältnisse der Bodenseeländer sehr einfache. Der Boden des Ufers besteht nämlich entweder aus tertiären oder aus diluvialen, resp. alluvialen Schichten. Die ersteren sind durchweg Molassebildungen und charakterisieren sich durch Steilufer (z. B. Pfändler, Rorschacher Berg, Südseite des Untersees, Schienerberg, Süd- und Nordseite des Ueberlinger Sees); die letzteren sind teils Ueberreste von Moränen, teils fluviatile Ablagerungen. Die Molasse ist entweder, wo sie zu steil ist, jeder Bebauung unzugänglich, oder sie gestattet, wenn ihre Hänge sanfter abfallen, den Weinbau, da dann sowohl Bestrahlungsverhältnisse als Verwitterungsprodukte den Rebenpflanzungen günstig sind; Diluvium und Alluvium dagegen bieten dem Bau der Cerealien die besten Bedingungen. Obstbau ist all diesen Formationen gemeinsam; am meisten wird er betrieben in solchen Lagen, die in ihren Neigungsverhältnissen eine gewisse Mitte einhalten.

Bregenz bis Friedrichshafen.

Das Ufer des Bodensees zwischen Bregenz und Friedrichshafen zeichnet sich aus durch seinen Reichtum an Buchten und an Mündungen grösserer Wasserläufe. Von letzteren sind die bedeutendsten Argen und Schussen, dann Leiblach und Rothaach; grössere Bäche giebt es sehr viele, genannt werden mag hier nur der Nonnenbach. Die Höhen kommen meist bis dicht an das Ufer heran, nur an wenigen Strecken, besonders an den Mündungen jener Wasserläufe, treten sie zurück, aber alle solche flachen Stellen sind versumpft und deswegen zur Besiedelung ungeeignet. Immerhin gehört die Strecke zu den am dichtesten bevölkerten des Sees, sowohl am Ufer selbst wie im Hinterland. Jener theoretisch abgeleitete Satz, dass ein Zwischenort um so bedeutender wird, je mehr er von einer Hauptansiedelung entfernt ist, bestätigt sich hier, wie fast an dem ganzen Uferrand des Obersees, vollauf. Die Entfernung zwischen Lindau und Bregenz ist zu gering, als dass sie ausser dem kleinen Lochau eine bedeutendere Niederlassung hätte zu stande kommen lassen; wir finden hier nur Weiler. Fast genau in der Mitte zwischen Lindau und Friedrichshafen ist der grösste Ort der genannten Strecke, Langenargen. Zwischen diesem und Lindau liegen wieder in der Mitte Nonnenhorn, zwischen Langenargen und Friedrichshafen das Dorf Eriskirch, beides die bedeutendsten Orte ihrer Strecke.

Der erste Teil des Ufers zwischen Lindau und Bregenz ist, wie oben schon erwähnt, fast ganz unbewohnt, da das Pfändlergebirge steil in den See selbst abfällt. Erst bei dem Dorfe Lochau tritt es zurück, und diesem Umstande verdankt auch genannter Ort seine Existenz. Der hier mündende bayerisch-österreichische Grenzfluss Leiblach erzeugt

eine kleine Ebene mit dem Umriss eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen Hypotenuse durch das Seeufer zwischen Lochau und Aeschach bezeichnet ist, während der Schnittpunkt der beiden Katheten, fixiert durch das Dorf Herbranz, an dem Punkte liegt, wo die Leiblach aus dem engen Thal heraustritt, in welches sie sich durch das Gebirge eingenagt hat. Der am Ufer gelegene Teil dieser Ebene ist durchweg versumpft, früher mehr als jetzt, wo wenigstens im östlichen Teil Kulturland gewonnen wurde. Daher liegen die Ortschaften fast nur in diesem östlichen Teil, entweder am Ufer des Flusses oder am Abhang des in meridionaler Richtung streichenden Pfändler-Hochberg-Grates. Hier liegt Lochau dem See zunächst, dann nördlich davon Fronhofen, Backenreute, Ziegelbach. Am Flussufer und zwar nur am linken, höheren findet man Leiblach, Weidach und Herbranz. Der westliche Teil der Ebene ist ganz unbewohnt; nur am nördlichen Rande, am Abhange der Höhen, liegen Rickenbach, Steig und Reuttin. Das den Rand jenes Sumpfes bildende Hügelland selbst ist sehr dicht mit grösseren und kleineren Dörfern und einzelnen Höfen besetzt, welche ihre Bodenerzeugnisse nach Lindau schicken. Das Seeufer ist mit Ausnahme des sogen. Ziegelhauses nirgends besiedelt. Die Galgeninseln in der Nähe von Lindau sind wegen ihrer Kleinheit und Flachheit unbewohnbar, sollen aber einst eine Pfahlbaustation getragen haben.

Das Lindau unmittelbar gegenüber und das westlich davon liegende Ufer trägt, wie schon bemerkt, eine grosse Anzahl von Villen. Es ist in seinem östlichen Teile, welcher noch zu jener Leiblachebene zu rechnen ist, ganz flach, und hier liegt das Dorf Aeschach. Der westliche Teil ist von niedrigen Hügeln besetzt, welche dem Ackerbau sehr günstig sind. Die einzelnen Häusergruppen — denn nur solche lässt die nahe Stadt aufkommen — haben mancherlei Namen; diese sind von Ost nach West aufgezählt Holdereggen, Kürzenen, Degelstein, Reuttinen, welche nur teilweise am Ufer selbst liegen. Der erstere Ort ist mit Aeschach zusammen gewissermassen als Vorstadt von Lindau zu betrachten, dem sie die unentbehrlichen täglichen Bedürfnisse, wie Gemüse, Fleisch, Milch, Butter und dergl. liefern. Kohl a. a. O. nennt solche Niederlassungen Neben- oder Hilfsorte und unterscheidet einen dreifachen Ring. Die ebengenannten Orte würden für Lindau den ersten Ring bilden, der hier natürlich nur ein halber ist. Das Hinterland ist auch hier ähnlich gestaltet wie bei der vorigen Strecke und ebenfalls reich mit Ansiedelungen überstreut.

Die oben mit Namen angeführten kleinen Ortschaften längs des Ufers erstrecken sich bis fast zur Mitte der Entfernung zwischen Lindau und Nonnenhorn. Etwa 1½ km hinter Reuttinen bildet der See eine sehr charakteristische Halbinsel, welche nur durch einen schmalen Zugang mit dem Lande verbunden und deshalb leicht zu schützen ist. Einen solchen Punkt liessen schon die Römer nicht unbenützt. Sie hatten hier eine Warte (sogen. specula) erbaut. Jetzt trägt die Halbinsel das Dorf Wasserburg. Am Lande selbst liegt, mit dem Häuserkomplex von Wasserburg zusammenhängend, ein grösseres Dorf; obgleich dieses aber einen besonderen Namen, Mitten, führt, ist es doch nur als ein Teil des Halbinselortes zu betrachten. Dass dieser letztere

der ältere ist, beweist der Umstand, dass die beiden Ansiedelungen gemeinsame Kirche auf der Halbinsel steht. Als der Raum auf letzterer für die wachsende Niederlassung zu klein geworden war, musste sich diese eben auf das Uferland hinüber ausdehnen. Die Vergleichung mit dem ähnlichen Vorgange bei Buchhorn (vgl. oben S. 400 [24]) liegt nahe.

Die nächste Ansiedelung westlich von Wasserburg ist das schon genannte Dorf Nonnenhorn. In der Mitte zwischen Langenargen und Lindau gelegen ist es die bedeutendste Niederlassung der Zwischenstrecke. Auch dieser Ort liegt auf einem Landvorsprung, der aber sehr breit und deshalb geräumig ist.

Gehen wir nun zur andern Hälfte besagter Strecke über, so zeigt uns ein Blick auf die Karte, dass sie viel spärlicher bewohnt ist, als die eben beschriebene. Die Karte legt uns aber auch sofort den Grund hierfür nahe. Zwischen Nonnenhorn und Friedrichshafen nämlich bildet das Ufer eine grosse, etwa 10 km lange und 3 km tiefe Ausbuchtung, welche nichts anderes ist als das Delta der beiden bedeutenden Flüsse Argen und Schussen, deren ersterer von Osten, letzterer von Norden grosse Schuttmassen mit sich führt und hier in den See wälzt. Sogar in neuerer Zeit noch, wo man mannigfache Schutzvorrichtungen getroffen hat, wird der Schaden den Anwohnern sehr empfindlich; vielmehr in jener frühen Zeit, mit welcher hier zu rechnen ist, als nämlich die ersten Ansiedelungen in diesem Gebiet gegründet wurden. Es ist klar, dass man zum Zweck einer dauernden Niederlassung nur Punkte wählte, die in jeder Beziehung sicher waren. Solche sind die aus der Niederung aufragenden Erhebungen. Dafür, dass man von jeher jenes flache Gebiet ganz unbenützt liess, zeugt der Umstand, dass die alte Römerstrasse von Lindau nach Friedrichshafen nicht längs des Ufers die kürzeste Linie benützte, sondern einen Umweg machte und jenen Punkt zum Ueberschreiten der Argen benützte, wo die Anhöhen zu beiden Seiten bis dicht an das Ufer herantraten [1]). Auf dem linken Ufervorsprunge steht Schloss Giesen. Die dort am Ufer stehende Häusergruppe hat den bezeichnenden Namen Giesenbrücke.

Berücksichtigen wir nun zuerst nur das Gebiet der Argen, so giebt es von Höhen, welche zur Besiedelung in dieser Gegend geeignet sind, dreierlei; es sind dies einmal die das linke Ufer begrenzenden Höhen, dann der das rechte Ufer bestreichende sogen. Tettnanger Wald und endlich noch eine wenig umfangreiche, mitten im Mündungsgebiet liegende und deshalb rings von Sumpfland umgebene, geringe Anschwellung des Bodens, welche in den meisten Fällen vor Ueberschwemmung schützt. Um gleich mit dieser Erhebung zu beginnen, so trägt sie mehrere Häusergruppen, deren bedeutendste den Namen Gohren hat; sie liegt ganz nahe an der neuen Argenbrücke. Die Namen der andern sind Reute, Thunau (früher Ettenried) und Schnaidt. Die linken Uferhöhen werden in ihrem südlichen Teile bespült von dem Nonnenbach, im nördlichen von Zuflüssen dieses Baches. An der Stelle, wo die meisten dieser

---

[1]) Vgl. Dr. Miller, Das untere Argenthal, in „Schr." Heft XIV, S. 97. Lindau 1885.

Zuflüsse mit dem Bache sich vereinigen, also an dem Punkte, wo mehrere fruchtbare Thäler münden, zugleich nur 1 km vom See entfernt, vor Ueberschwemmungen durch die Lage auf der Höhe geschützt, liegt der bedeutende Ackerbauort Hemighofen. Der direkt am Seeufer liegende Weiler Kressbronn ist nur als ein Teil jenes Dorfes zu betrachten, der aber neuerdings durch Besuch von Sommerfrischlern eine gewisse Selbständigkeit erlangt hat. Ebenfalls an den Hängen dieser Thalseite liegen noch die kleinen Ortschaften Berg und Betznau. Das Hügelland selbst, an dessen Abhange alle genannten Ansiedelungen liegen, ist ein Teil des schon mehrfach genannten, und zwar ist dieser Teil ebenso fruchtbar und bevölkert als der früher beschriebene. Gerade das Gegenteil in dieser Beziehung zeigt die rechte Uferhöhe, der Tettnanger Wald. Es ist dies ein wirklicher Waldbezirk, der nur in seinen untersten Partieen in Kulturland verwandelt ist. Indes ist dieses letztere räumlich beschränkt und gestattet auf der ganzen Ostseite nur einer Niederlassung die Existenz; es ist der Ort Oberdorf, etwa in der Mitte zwischen Giesen und der Argenmündung.

Während das ganze Seeufer von Kressbronn bis etwa 1 km von der Argenmündung weg flach war, wird es weiter westlich der Besiedelung günstiger, indem es sich 2—3 m über den Seespiegel erhebt. Aber die ganze Strecke war früher dicht mit Wald bestanden, und die ersten Besiedler mussten erst diesen beseitigen, um Raum für ihre Wohnungen zu erhalten. Merkwürdigerweise erfolgte die Ausrodung des Waldes in einem schmalen Streifen längs des Ufers, vielleicht weil jeder einzelne dem Ufer möglichst nahe sein wollte. So kam es, dass die Niederlassung sich nicht, wie gewöhnlich, um einen Mittelpunkt im Kreise gruppierte, sondern sich in der Längsrichtung des Seeufers ausdehnte. Nicht mit Unrecht hat also Langenargen seinen Namen. Der Lage in der Mitte zwischen Friedrichshafen und Lindau haben wir es in erster Linie zuzuschreiben, dass es der grösste Ort zwischen genannten Städten ist. Doch auch anderweitige günstige Verhältnisse fanden sich mit ein. Den ältesten Teil der Ansiedelung trug nämlich eine jetzt landfest gewordene Insel, welche den Vorteil leichter Verteidigung und den einer weiten Aussicht über den See bot; auf ihr standen einst zwei römische Wachtürme [1]); hier wurde dann im Mittelalter eine Burg erbaut, der Sitz der Argengaugrafen. Nachdem auch dieses Gebäude abgerissen worden war, wurde das jetzt noch stehende Schloss Montfort auf derselben Stelle errichtet. Die nahe gelegene, neuerdings kanalisierte Argenmündung bietet ferner vortreffliche Fische, besonders die sogen. Treischen, welche sehr geschätzt werden. Ausserdem ist Langenargen als Mündungsort anzusehen, da unmittelbar am Einfluss der Argen in den See eine Niederlassung nicht möglich war. Die Produkte des grossen Argenthales, wenigstens die seines mittleren und unteren Teiles, kommen also grösstenteils hier zur weiteren Versendung auf dem Wasserweg. Wenn der Hafen grösser wäre, würde sich die Ausfuhr, besonders von Obst, noch bedeutend steigern können.

Wenden wir uns zum letzten Teil der Strecke Lindau-Friedrichs-

---

[1]) Vgl. Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O.

hafen, d. h. zu der Uferstrecke, welche zwischen Langenargen und letzterer Stadt liegt, so treffen wir hier ähnliche Umstände, wie zwischen Kressbronn und Langenargen. Die Westseite des Tettnanger Waldes wird nämlich von einem andern nicht ganz so grossen Waldbezirk, dem Seewald, geschieden durch das Thal des Schussen. Dieser Fluss, bei Schussenried entspringend, ist zwar, wenn man den ganzen Lauf berücksichtigt, nicht so gross und bedeutend als die Argen, immerhin aber gross genug, um wenigstens in dem allerdings kurzen Unterlaufe durch die Grösse der alljährlichen Ueberschwemmungen Ansiedler von seinen Ufern zu vertreiben. Besonders das rechte Ufer ist ganz flach und versumpft und deshalb als Uebergangsstelle durchaus unbrauchbar, während das linke sich wenigstens 1—2 m über den Wasserspiegel erhebt. Die erste unmittelbar am Ufer gelegene grössere Ansiedelung flussaufwärts liegt an der Stelle, wo auch das rechte Ufer höher ist und dadurch eine Ueberbrückung ermöglicht hat. Es ist das ungefähr in der Mitte zwischen Langenargen und Friedrichshafen liegende Dorf Eriskirch, welches ausser in der Landwirtschaft bedeutende Erwerbsquellen auch im Fischfang und Holzhandel hat. An der Mündung des Schussen selbst und zwar auf der linken höheren Seite liegt nur die kleine Häusergruppe Schwedi. Das Seeufer auf der rechten Seite des Wasserlaufs ist bis fast nach Friedrichshafen hin versumpft und deswegen ohne menschliche Wohnungen. Merkwürdig scheint, dass gerade gegenüber Eriskirch, das selbst nicht sehr gross ist, noch ein anderes, nicht kleineres Dorf Platz gefunden hat, nämlich Mariabrunn. Es ist aber leicht erklärlich, wenn man weiss, dass der Ort ganz jung (etwa 200 Jahre alt) ist und seine Entstehung einer klaren, nie versiegenden Quelle verdankt, welche bei der Kirche entspringt. Dieser Quelle schrieb man wunderthätige Kraft zu und wallfahrte deswegen zu ihr. Wir haben es also hier mit einem Wallfahrtsort zu thun.

Kehren wir wieder ans Ufer des Sees zurück. Während die erste Hälfte zwischen Schussen und Friedrichshafen wegen Versumpfung unbewohnt ist, hat im zweiten Teil die Nähe der Stadt das Entstehen einer grösseren Niederlassung verhindert. Nicht einmal die Mündung eines nicht unbedeutenden Baches, der Rothaach, konnte eine solche anlocken.

Sehen wir uns das Hinterland der letztbehandelten Uferstrecke zwischen Kressbronn und Friedrichshafen an, so finden wir menschliche Siedelungen fast nur in den engen Thälern der beiden Flüsse Argen und Schussen. Das zwischen beiden liegende hügelige Gebiet ist ganz bewaldet; die Namen Tettnanger Wald und Seewald wurden bereits genannt. Erst hinter diesen Waldungen, genau in der Mitte zwischen beiden Flüssen, am Schnittpunkte der von diesen her und zu ihnen hin führenden Strassen liegt der bedeutendste Ort des Gebiets: Tettnang.

Friedrichshafen bis Meersburg.

Die zweite Hälfte des nördlichen Oberseeufers ist viel einförmiger als die erste. Nur im östlichen Teile zeigt die Karte eine weite, aber

ganz flache Bucht, welche wegen ihrer geringen Tiefe von grösseren Schiffen nicht befahren werden kann. Auch die Wasserläufe lassen sich nicht mit denen des anderen Teiles an Grösse vergleichen. Anzuführen sind nur zwei grössere Bäche, der Fischbach und der badisch-württembergische Grenzbach, die Lippach, wenig westlich von ersterem. Die Höhen treten fast auf der ganzen Strecke bis an das Ufer heran, weisen aber ganz geringe Neigung auf, welche dem Ackerbau keine Schwierigkeiten machen würde. Trotzdem ist die Strecke lange nicht so angebaut und demgemäss auch nicht so bevölkert, als die östliche. Dies kommt in erster Linie daher, dass der Boden bis ungefähr 2 km landeinwärts ziemlich sandig ist und dann erst in fruchtbaren Lettgrund übergeht. Die grösste Ansiedelung nach den Grenzpunkten Friedrichshafen und Meersburg liegt hier ganz genau in der Mitte; es ist der Marktflecken Immenstaad. Die Strecke zwischen diesem und Meersburg halbiert der Ort Hagnau; der grösste Ort zwischen Immenstaad und Friedrichshafen, Fischbach, ist etwas westlich von der Mitte gelegen, aus Gründen, die unten auseinandergesetzt werden sollen.

Die Bodenbeschaffenheit hat den ersten Ring der Nebenorte um Friedrichshafen weiter zurückgeschoben, als es bei Lindau der Fall ist. Die Orte, welche denselben bilden, liegen 2 km von der Stadt entfernt, entweder im Thale der Rothaach oder in dem des sogen. Mühlbachs, welcher bei Schloss Hofen mündet. Wir rechnen hierzu Löwenthal, Jettenhausen und Waggershausen.

Die westlich von Friedrichshafen gelegene Uferstrecke, welche teilweise bewaldet ist, zeigt in etwa gleichen Entfernungen nur den aus wenigen Häusern bestehenden Weiler Seemos und die königliche Meierei Manzell, beide an den Mündungen von Bächen in den See. Letzterer Ort bildet ungefähr den Mittelpunkt der Entfernung zwischen Friedrichshafen und Immenstaad, es müsste also hier eigentlich eine grössere Niederlassung erwartet werden. Für eine solche gab es aber nur wenig westlich einen viel geeigneteren Platz. An der innersten Stelle der erwähnten Bucht fliessen nämlich die bedeutendsten Wasserläufe unserer Strecke in den See, der Fischbach und die Lippach, deren Anschwemmungsmassen dem Ackerbau bessere Bedingungen boten. An einem dieser beiden Bäche, oder vielleicht an beiden, konnte also wohl eine grössere Ansiedelung entstehen. Nun sind aber die Ufer der Lippach sumpfig bis etwa 3 km aufwärts, während die Ufer des Fischbachs diese Eigenschaft nur im obersten Laufe zeigen. Ausserdem ist die Mündung des letzteren Wasserlaufs näher der Mitte zwischen den nächsten grösseren Orten, also weniger von einem derselben beeinflusst, als die Mündung des anderen Baches. So verstehen wir es wohl, dass das Dorf Fischbach sich am Einfluss des gleichnamigen Baches in den See gebildet hat. Ausser in den Bodenerzeugnissen seiner fruchtbaren Umgebung besitzt das Dorf noch ein anderes Erwerbsmittel; in der Nähe wird nämlich ein guter Thon gegraben, der in mehreren Ziegelhütten verarbeitet wird. Eine solche liegt auch an der Mündung der Lippach.

Zwischen hier und Immenstaad liegt ausser dem früheren Schlösschen Helmsdorf (jetzt Brauerei) keine menschliche Behausung. Immen-

staad[1]), dessen Name teils als Bienenstrand (Imme = Biene) erklärt, teils in Verbindung mit dem altdeutschen „ime“, einem Getreidemass, gebracht wird, verdankt seine Grösse der Lage in der Mitte zwischen Friedrichshafen und Meersburg, entspricht also dem Orte Langenargen im östlichen Teile der Nordküste, mit dem es an Grösse auch wohl verglichen werden kann. Es liegt an der Mündung zweier kleinen Bäche, auf einer ziemlich grossen, flachen Uferebene. Hier beginnen die Weinberge, welche fast ununterbrochen das Ufer bis nach Meersburg begleiten. Eine Haupteinnahmequelle Immenstaads bildet der Ertrag des Weinbaues. Weniger bedeutend ist der Umsatz an Getreide und Holz. Einen eigentümlichen Reiz verleihen dieser Gegend die Schlösser, welche an aussichtsreichen Punkten stehen, so östlich von Immenstaad das erwähnte Helmsdorf, die Heimat des Minnesängers Conrad von Helmsdorf, auf der Westseite Hersberg und Kirchberg. Diese letzteren liegen nicht am Ufer selbst, sondern auf den dasselbe begleitenden Höhen. Ueberhaupt liegen bis Hagnau, 4 km von Immenstaad, keine menschlichen Wohnungen am See, sondern erst 1 km landeinwärts, wo das vom Ufer ansteigende Hügelland fast zur Ebene wird. Dies rührt hauptsächlich daher, dass der Abfall der Höhen, welcher vorher ein sehr sanfter war, von Immenstaad an gegen Meersburg zu immer steiler wird und bei letzterer Stadt den höchsten Grad an Steilheit erreicht. Dieses Steilufer ist nur unterbrochen bei Hagnau, dem Mittelort zwischen Immenstaad und Meersburg, welches auf einer geräumigen Uferfläche liegt. Haupterwerbsquelle ist auch hier der Weinbau. Daneben aber sind wichtig die Kirschenernte und der Fischfang. Etwa in der Mitte zwischen diesem Orte und Meersburg liegt auf der einzigen grösseren, flachen Uferstelle ein Meierhof, welcher den Namen Haltnau hat und ebenfalls nur dem Weinbau sein Dasein verdankt.

So wären wir an dem Punkte des Nordufers angelangt, wo der Ueberlinger See seinen Anfang nimmt. Früher, als man sich noch nicht zu weit in den See hinauswagte, sondern möglichst nahe am Ufer hinfuhr, war der Punkt, wo Meersburg[2]) steht, derjenige, von dem aus man am besten von Norden her übersetzte, um auf dem kürzesten Weg nach Konstanz zu kommen, zumal da man nicht die Halbinsel umfuhr, sondern in Staad landete und von dort zu Lande Konstanz erreichte. Für den aus dem Hinterlande kommenden Verkehr, der z. B. aus dem Salemer Thal dasselbe Ziel erreichen wollte, war Meersburg ebenfalls der bequemste Uebergangspunkt. Begünstigend wirkte noch, dass der See gleich am Ufer eine beträchtliche Tiefe hat und das Landen auch grosser Schiffe gestattete. — Wenn wir von der römischen Station absehen, welche hier stand, so bildete auch die Anlage einer Schiffslände durch König Dagobert den Anfang und Kern der Ansiedelung. Die Einwohner suchten ihren Erwerb in jener Zeit teils in den Arbeiten, welche der Verkehr erforderte, teils aber gaben sie sich, wie sie es jetzt teilweise noch thun, dem Fischfang hin, der hier, wo der See sich zum Ueberlinger See verschmälert, gute Beute bringt. Noch

---

[1]) Vgl. Staiger, Meersburg am Bodensee. Konstanz 1861, S. 203 ff.
[2]) Ueber Meersburg vgl. die angeführte Schrift von Staiger.

heute ist der Felchenfang an dieser Stelle der ergiebigste des ganzen Bodensees. Diese Fischer hatten ihre Wohnungen indes nur auf dem kleinen in den See vorspringenden ebenen Raum, den die etwas zurücktretenden Felsen zwischen sich und dem Ufer lassen; man nennt diesen älteren Teil heute die Unterstadt. Die Oberstadt, auf steilen Felsen erbaut, die nur spärlichen Raum gewähren, ist nur als Appendix der dort erbauten Burg anzusehen. Dahin weist schon der Name, sei es dass wir den ersten Teil des Wortes mit unserem „Meer", sei es dass wir ihn mit dem altdeutschen „meere", d. i. „Landungsplatz" in Zusammenhang bringen. Im Schutze dieser Burg, welche später in den Besitz der Bischöfe von Konstanz kam, hat sich mit der Zeit die Stadt herausgebildet. Seit Aufhebung des Bistums sind in den bischöflichen Gebäuden eine Taubstummenanstalt und ein Lehrerseminar untergebracht [1]). Diese beiden Anstalten tragen durch ihre sekundären Vorteile wohl am meisten dazu bei, dass die Stadt sich so ziemlich auf der frühern Höhe erhalten hat, obgleich die beschriebenen Vorteile ihrer Lage jetzt lange nicht mehr so ins Gewicht fallen wie einst. Eine andere sehr wichtige Erwerbsquelle bieten die Meersburg rings umgebenden Weinberge, welche die besten Sorten des „Seeweins" liefern.

Es erübrigt jetzt noch, einen Blick auch auf das Hinterland der Strecke Friedrichshafen-Meersburg zu werfen. Dasselbe ist ziemlich bewaldet, aber verhältnismässig doch besser besiedelt als die zugehörige Uferstrecke. Die Lage der Ansiedelungen ist bestimmt durch die Konfiguration des Gebiets. Dieselbe ist folgende. Gehen wir vom Ufer aus nordwärts, so müssen wir zuerst die Höhe des das Ufer begleitenden Hügellandes gewinnen, an dessen Abhängen die Seeorte liegen. Dann bleibt das Land fast eben, bis man etwa 6 km vom Ufer entfernt eine lange, westöstlich streichende, vielfach versumpfte Bodenmulde erreicht, welcher im westlichen Teile der Oberlauf der ziemlich grossen Salemer Aach folgt, während der östliche Teil keinen grössern Wasserlauf enthält.

Die Längslinie dieser Senkung verläuft dem jetzigen Seeufer von Immenstaad bis Ludwigshafen genau parallel. Die nördliche Begrenzung bilden bedeutend steiler abfallende Höhen, im Westen der Heiligenberg, im Osten der Göhrenberg. In dieser Mulde, etwa im Längenkreis von Immenstaad, liegt der bedeutendste Ort der ganzen Gegend, Markdorf. Oestlich und westlich davon befinden sich weniger grosse Ansiedelungen, aber immerhin grössere als auf den umgebenden Höhen. Es sind östlich von Markdorf die Dörfer Leimbach, Hepbach, Stadel an den nördlichen Abhängen, Berkheim, Unter- und Ober-Theuringen im Süden, westlich von Markdorf sind Wangen, Bermatingen und Ahausen. Die zwischen der Senkung und dem Bodenseeufer liegenden Höhen selbst sind durch die parallel laufenden Bäche, Fischbach und Lippach, wieder geteilt in einen östlichen und westlichen Teil. Auf

---

[1]) Vgl. Th. Martin, Meersburg-Bischofsburg, in „Schr." Heft XII. Lindau 1883, S. 44.

beiden sind die Niederlassungen ziemlich gleichmässig verteilt. Auffallend und leicht erklärbar ist im westlichen Teile, dass an dem südlichen Rande der gegen den See abfallenden Bodenschwelle, also 1—2 km von der Küste den Uferorten ziemlich genau entsprechende Ortschaften sich finden. Es entsprechen sich so Kippenhausen-Immenstaad, Frenkenbach-Hagnau, Stetten-Haltnau, Riedetsweiler und Daisendorf-Meersburg. Das scheidende Doppelthal der beiden genannten Bäche ist ebenfalls von Ansiedelungen besetzt, deren bedeutendste, Kluftern, an dem Punkte liegt, wo sich sowohl die begleitenden Höhen als auch die Bäche selbst am nächsten treten.

Meersburg bis Konstanz.

Da hier nur von den Zwischenorten des Obersees die Rede ist, so müsste streng genommen die Grenze gegen den Ueberlinger See durch die Verbindungslinie von Meersburg mit der östlichsten Spitze der Bodanhalbinsel dargestellt werden. Bei Besprechung von Meersburg wurde aber schon bemerkt, dass man früher von dieser Stadt nicht direkt zu Wasser nach Konstanz fuhr, sondern schon bei Staad landete und dann zu Lande das Ziel erreichte. Deswegen soll auch die Uferstrecke von diesem Landungsplatz um die Halbinsel herum nach Konstanz schon hier berücksichtigt werden, so dass der Ueberlinger See durch die Linie Meersburg-Staad von dem Obersee getrennt erscheint.

Genannte Landungsstelle Staad gehört zu der Gemeinde Allmannsdorf, welch letztere dicht dabei auf der Höhe liegt. Während aber Allmannsdorf zu den ackerbauenden Orten zu rechnen ist und zum ersten Ring der Hilfsorte für Konstanz gehört, verdankt Staad seine Entstehung einmal dem erwähnten Umstande, dass der Verkehr von Meersburg nach Konstanz hier das Transportmittel veränderte, dann aber auch dem Fischfange, der dem zu Meersburg betriebenen kaum nachsteht; dieses letztere Erwerbsmittel ist jetzt, wo ersterer Vorteil aufgehört hat, das einzige für die Bewohner des Ortes. Höchstens wäre noch anzuführen, dass es in neuester Zeit ein vielbesuchter Vergnügungsort für Konstanz geworden ist.

Das übrige Ufer bis Konstanz ist teils bewaldet, teils mit einer grossen Anzahl von Villen besetzt; die Nähe der Stadt hat eine grössere, selbständige Niederlassung nicht entstehen lassen.

Konstanz bis Rorschach.

Das Südufer des Obersees von Konstanz bis Rorschach zeichnet sich dadurch aus, dass es sehr dicht bevölkert ist, dichter als irgend ein anderer Teil des Bodenseegestades. Die Bedingungen sind aber auch die günstigsten. Die Küstenstrecke ist zwar nicht besonders reich gegliedert — charakteristische Halbinseln sind es nur drei —, aber der Abfall der Höhen ist ein so gleichmässiger und sanfter, dass Getreide-

bau sowohl wie Weinbau trefflich gedeihen; am geeignetsten aber ist die Landschaft für die Obstbaumzucht. Zahlreiche kleine Wasserläufe führen dem See ihr Wasser zu; grössere sind es nur wenig, am bedeutendsten die Salmsach, Egnach, Steinach und Goldach; selbst diese sind an Grösse nicht mit den Flüssen auf der Nordseite zu vergleichen, bringen dafür aber auch nicht die Nachteile jener.

Die grösste Ansiedelung der ganzen Strecke ist Romanshorn; es liegt annähernd in der Mitte zwischen Konstanz und Rorschach, nur etwa 3 km östlich von dem Mittelpunkte selbst, wodurch die Vorteile der Lage auf einer Landzunge gewonnen wurden. Zwischen hier und Konstanz wird die Mitte eingenommen von Altnau, zwischen Romanshorn und Rorschach von Arbon; beide sind die grössten Orte der durch sie halbierten Strecken geworden.

Die genaue Lage der Ansiedelungen in der ersten Hälfte der Strecke ist in der Regel durch die Mündung eines Baches bestimmt. Indes liegen die meisten Orte nicht am Ufer selbst, sondern etwas landeinwärts, jedenfalls auch wegen der Ersparnis an gutem Grund. Am Ufer selbst sind nur solche Niederlassungen, welche einen Teil ihres Erwerbes in Fischerei oder Schifferei suchen, wie z. B. Kesswyl und Utwyl. Die Entfernungen der einzelnen Siedelungen voneinander sind ungefähr gleich gross. Nur auf der ersten Strecke von Konstanz bis Bottighofen sind die einzelnen Gemeinden, nämlich Kreuzlingen, Egelshofen, Kurzenrickenbach, Bottighofen, durch ganz kurze Zwischenräume voneinander getrennt. Diese Verwischung der Grenzen einzelner Ortschaften hat sich erst in neuerer Zeit ausgebildet. Die eigentümlichen Verhältnisse, die hier an der Grenze herrschen, hatten wohl am meisten dazu beigetragen. Es gehört hierher die Einrichtung vieler Fabriken deutscher Firmen auf angrenzendem Schweizer Gebiet; anzuführen ist ferner der Umstand, dass manche Deutschen hier ihren Wohnsitz wählten, teils um mit der Nähe der Heimat die Billigkeit der Lebensmittel zu verbinden, teils weil sie anderes Interesse hatten, möglichst nahe an der Grenze zu sein. Nun ist Konstanz die einzige grössere deutsche Stadt an der ganzen deutsch-schweizerischen Grenze und zieht also in erster Linie an. Auch sind die genannten Orte in manchem anderen Punkte von Konstanz abhängig und durch diese Stadt beeinflusst; jeder, der einmal längere Zeit hier geweilt hat, weiss, dass in Ermangelung naher Vergnügungspunkte auf badischer Seite — es gibt deren nur sehr wenige — die grösste Zahl der Einwohner ihre Sonntagsvergnügungen in der benachbarten Schweiz suchen. Alle diese Orte können als Vergnügungsorte für Konstanz betrachtet werden. Da diese Umstände in desto stärkerem Masse in Wirkung treten, je näher ein Ort der Stadt liegt, so wirkt diese nicht einschränkend für die Ansiedelungen der Nachbarschaft, sondern vielmehr fördernd; deshalb ist der nächste dieser Orte, Kreuzlingen, nicht, wie gewöhnlich, der kleinste, sondern der grösste. Kreuzlingen ist eigentlich nur Vorstadt von Konstanz, dadurch von gewöhnlichen Vorstädten unterschieden, dass es jenseits der Grenze liegt. Seine Entstehung verdankt der Ort einem im 10. Jahrhundert gegründeten Augustinerkloster, an welches sich die erste Häusergruppe anschloss. Während Kreuzlingen seine

Grösse fast nur den Beziehungen mit Konstanz dankt, haben die übrigen Orte auch nicht unbedeutende Einkünfte durch den Weinbau.

Das nächste Dorf östlich jener Konstanzer Vororte ist Scherzingen, auf der untersten Stufe des dort terrassenförmig sich aufbauenden Ufers. An diesem selbst liegt in fruchtreicher Umgebung die ehemalige Benediktinerabtei Münsterlingen, jetzt Thurgauer Kantonsspital. Zwischen diesem und Altnau zeigt die Karte eine Anzahl von Häusergruppen, welche den gemeinsamen Namen Landschlacht haben. Altnau liegt unter all diesen Ortschaften am weitesten vom Seeufer entfernt da, wo die Terrassenbildung unterbrochen ist und die Hänge sanft gegen das Ufer abfallen; es treibt besonders grossen Obstbau und hatte früher noch manchen Nutzen aus den Wallfahrern gezogen, welche damals gern hierher kamen. Die grosse Entfernung vom Ufer hat an diesem einen kleinen Nebenweiler des Dorfes entstehen lassen, welcher den Namen Ruderbaum führt und der Hafenort von Altnau ist. Der Raum zwischen diesem Orte und Romanshorn ist durch drei Dörfer in ungefähr gleiche Teile geteilt; es sind dies Güttingen in ähnlicher Lage wie Altnau, Kesswyl und Utwyl, jeder an der Mündung eines Baches.

Die beiden letzteren liegen wieder dicht am Ufer und treiben auch nicht unbedeutende Schiffahrt, besonders Utwyl. Kesswyl übt als Wallfahrtsort eine starke Anziehungskraft aus. Ebenfalls an der Mündung eines Baches gelegen ist die Häusergruppe Holzenstein ganz kurz vor Romanshorn.

Dieses liegt etwa 7 km, also nicht sehr weit, von Arbon, dem südlichen Endpunkte der Nebenachse, so dass es ebenso wie Rorschach an den Vorteilen jener Lage einigen Anteil hat, zumal dieselben in Arbon selbst fast gar nicht in Wirkung treten. Der Ort ist auf einer Landzunge gelegen, an der Nordseite einer Bucht, welche zwar kleiner ist als die bei Arbon, aber wegen ihrer Tiefenverhältnisse viel günstiger für die Anlegung eines Hafens, so dass dieser jetzt der grösste und schönste am ganzen Bodensee geworden ist. Ferner führt hier vorbei die Konstanz mit Rorschach verbindende Strasse. Auch ist der Ort Endpunkt der vom Thurthal zum Bodensee ziehenden Verkehrsbahn. Dieselbe teilt sich nämlich bei Amriswyl in zwei Zweige, von denen der eine in nordöstlicher Richtung in Romanshorn, der andere südöstlich in Arbon das Ufer erreicht. In neuerer Zeit ist der erstere Zweig der begangenere geworden. Zugleich tritt hier eine beim ersten Blick auf die Karte sofort sichtbare Verengerung des Bodensees ein, welche den Trajektverkehr nach Friedrichshafen sehr erleichterte. Alle diese Vorteile lagen aber brach bis in die Mitte unseres Jahrhunderts. Was die frühere Geschichte von Romanshorn betrifft, so ist es ungewiss, ob die Römer hier eine Station hatten. Wenn man die Anwesenheit derselben aus der Ueberlegung wahrscheinlich machte, dass hier die Strasse von Augst nach Bregenz vorübergegangen sei, so war dies ein Irrtum; dieselbe liess vielmehr Romanshorn im Norden liegen und erreichte erst in Arbon den See, benutzte also den südlichen Zweig der Strasse aus dem Thurthal. Auch die Erklärung des Namens aus Romani cornu ist nicht glaublich; viel wahrscheinlicher ist eine Deutung aus

Romis [1]) oder Ruotmannes [2]) (Rumannes [3]) Horn (Romis resp. Ruotmann sind die Besitzer des Hornes, d. h. der Landzunge). Romanshorn war noch vor 40 Jahren ein unbedeutendes Fischerdorf, welches seine Existenz hauptsächlich dem hier sehr ergiebigen Felchenfang dankte. Der Bau der schweizerischen Nordostbahn gab den ersten Anstoss zur Hebung des Ortes. Dass man den Endpunkt der Linie hierher und nicht nach dem damals grösseren Arbon verlegte, ist unter anderem daraus zu erklären, dass von dem schon genannten Amriswyl aus die Strecke nach Romanshorn kürzer war als die nach Arbon, und dass ferner für den Verkehr nach Friedrichshafen der Hafen von Romanshorn sich besser eignete als der von Arbon. Dass dieser Verkehr immer lebhafter wurde, das bewirkte besonders die 1869 eingerichtete Trajektverbindung, der dann später noch die Linien nach Lindau und Bregenz folgten. Ein besonders wichtiger Erwerbszweig wurde der Handel mit Getreide; der grösste Teil des Imports aus den osteuropäischen Getreideländern nach Südwesteuropa führt nämlich über Romanshorn, den Endpunkt der Thurthalbahn, ins Innere. So ist es sehr erklärlich, dass die Niederlassung an diesem Punkte ein so rasches Aufblühen erlebte, und noch ist dieses Wachsen nicht abgeschlossen.

Die östliche Hälfte des südlichen Oberseeufers von Romanshorn bis Rorschach ist in zweifacher Hinsicht vor der westlichen bevorzugt. Einmal hat sie allein die Buchten, von denen oben gesprochen wurde, dann aber besitzt sie auch die Mündungen der grössten Wasserläufe der ganzen Strecke. Jene sind sämtlich von Ansiedelungen besetzt und bestimmen also die Lage derselben, so dass hier die Regel der gleichen Entfernungen nicht ganz durch die Thatsachen bestätigt wird. Allerdings liegt der grösste Ort, Arbon, so ziemlich in der Mitte, weil zufällig die Landzunge, auf der er steht, in der Mitte zwischen Romanshorn und Rorschach sich befindet. Aber sonst sind die Entfernungen sehr unregelmässig; z. B. liegt der grösste Ort zwischen Arbon und Rorschach, Steinach, sehr nahe an Arbon, um eine Halbinsel benützen zu können. Auch die Mündungen der grösseren Wasserläufe haben jeweils Ansiedelungen an sich gezogen. Indes liegen diese gewöhnlich nicht am See selbst, sondern mehr landeinwärts an den Abhängen. Hier war aber der Grund weniger der Wunsch, guten Boden zu sparen, als vielmehr das Streben nach Sicherheit, weil das Ufer unmittelbar an den Mündungen flach und sumpfig zu sein pflegt.

So liegen die nächsten Ansiedelungen südlich von Romanshorn, nämlich Salmsach und Egnach, je an der Mündung eines Baches, von welchem sie den Namen haben, aber etwa 1 km vom See entfernt. Bis Egnach läuft parallel dem Ufer eine etwa 3 m hohe Terrainstufe, welche hinter genanntem Ort dem Seeufer sich immer mehr nähert, bis sie bei Arbon den See selbst erreicht. Es finden sich auf der Strecke nur Weiler, deren grösste Frasnacht und Steinenloh sind. 3 km östlich von letzterem erreichen wir das thurgauische Städtchen

---

[1]) So Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O.

[2]) So Dr. Buck, Die Bedeutung der alten Namen des Bodensees, in „Schr." Heft II, S. 85. Lindau 1870.

[3]) So Birlinger a. a. O., S. 340.

Arbon[1]). Es liegt auf einer breiten, eine sanfte Anhöhe tragenden, in den See vorspringenden Landzunge. Die zwischen hier und Steinach in das Land eindringende Bucht ist zwar gross genug für einen Hafen, aber die Flachheit des Ufers auf der ganzen Strecke zwischen genannten Orten, die einen grossen Sumpf entstehen liess, setzt sich auch im Seeboden fort, so dass das Wasser hier für Schiffe mit einigermassen erheblichem Tiefgang unfahrbar ist. Von geringerer Bedeutung, wenn auch sehr unangenehm, ist der Umstand, dass Arbon durch seine Lage den Ostwinden schutzlos ausgesetzt ist. Die Umgebung ist hügelig und sehr fruchtbar, besonders berühmt ist der Obstreichtum, der nach einigen den römischen Namen Arbor Felix verursacht haben soll. Es ist aber diese Erklärung zurückzuweisen, weil ja die Obstbaumzucht erst in späterer Zeit sich entwickelt hat. Vielmehr ist der Name helvetischen Ursprungs und von den Römern nur ihrem Idiom angepasst. Zur Römerzeit war nämlich die bei Romanshorn ausmündende Abzweigung der Thurgaustrasse noch nicht im Gebrauch, und die aus der tabula Peutingeriana bekannte Strasse von Augst über Windisch erreichte erst bei Arbon den Bodensee. Deshalb war der Punkt auch wichtig genug für die Römer, ihn zu befestigen. Nach Vertreibung der Römer war der Ort eine Grenzfeste der Alamannen. Im Mittelalter stand er unter Oberhoheit des Bischofs von Konstanz, bis er im Jahre 1460 von den Schweizern erobert wurde. An dem Aufschwung, welchen die meisten grösseren Orte des Bodenseeufers in neuerer Zeit zu verzeichnen haben, hatte Arbon nur wenig Anteil; die Siedelungen Rorschach auf der einen und Romanshorn auf der andern Seite überholten es. Von besonderer Bedeutung wurde hier der Bau der Thurthalbahn nach Romanshorn, welcher Arbon zur Durchgangsstation der Bahn Konstanz-Rorschach herabsetzte.

Zwischen Arbon und Rorschach umsäumt das Ufer eine 1—2 km breite Fläche, welche landeinwärts zuerst durch einen niedrigen Hügelzug abgeschlossen wird, hinter welchem sich dann der Rorschacher Berg zu grösserer Höhe erhebt. Die Folge davon ist eine Doppelreihe von Ansiedelungen, deren eine die Halbinseln am See, die andere die Abhänge der Höhen als Baugrund gewählt hat. Zur ersteren Reihe gehören das sehr alte Steinach und das in neuerer Zeit besonders als Badeort aufblühende Horn; landeinwärts liegen Obersteinach an dem Punkt, wo die Steinach aus den Bergen heraustritt, und Horn entsprechend Tübach, ebenfalls da, wo ein Bach die Ebene gewinnt. Ganz ähnlich ist auch das Verhältnis zwischen Rorschach und Goldach; von letzterem Orte an sind es nicht mehr Vorhügel, welche das Ufer begleiten, sondern der Rorschacher Berg selbst.

Was das Hinterland der besprochenen Strecke betrifft, so betrachten wir als solches das Gebiet zwischen Thur- resp. Sitterthal einerseits und dem Bodenseeufer andererseits. Die Westgrenze wird etwa gebildet durch die Strasse von Konstanz nach Berg, die östliche durch das Goldach- und Steinachthal. Besagtes Gebiet stellt eine Hochfläche dar, deren Ränder beiderseits steil abfallen, und zwar steiler gegen

---

[1]) Vgl. F. Haug, Arbon in römischer Zeit, in „Schr." Heft X. Lindau 1880.

das südliche Flussthal als gegen den Bodensee im Norden. Es wird durch die Salmsach in zwei Teile geschieden, die in Beziehung auf Bevölkerungsdichte sehr voneinander abweichen. Nördlich der Salmsach finden sich in typischer Moränenlandschaft ausgedehnte Wälder, welche den kultivierten Boden an Raum sehr beschränken; daher kommt es, dass man hier grössere Ortschaften nicht verzeichnen kann. Ganz anders im südlichen Teile, wo die Waldungen fast ganz verschwunden sind. Hier sind nicht nur einzelne Gehöfte äusserst zahlreich gestreut, sondern auch grosse Dörfer weist die Karte auf. Günstig ist für diese Gegend, dass die Wasserläufe der Salmsach, Egnach, Steinach und Goldach ziemlich tief in die Hochfläche einschneiden, ja teilweise, wie Salmsach und Steinach, sie ganz durchqueren. Im Salmsachthal liegen die Orte Rieth, Erlen, Engishofen, Oberaach und Amriswyl, welch letzterer Ort sich an der Stelle befindet, wo die Salmsach sich der Egnach am meisten nähert. Der Ort muss also gleichzeitig auch dem Gebiet des Egnachthales zugerechnet werden und zwar als dessen westlichster Punkt. Die oberste Niederlassung des Egnachthals ist Hagenwyl. Unterhalb Amriswyl an den rechten Hängen des Egnachthals liegen Steinibrunn, Erdhausen, endlich etwas höher und vom Flusse mehr entfernt Neukirch. Der zwischen Arbon und Steinach mündende Wasserlauf setzt sich zusammen aus zwei parallelen Bächen, welche die in den tiefsten Stellen versumpfte Ebene natürlich bedeutend verbreiten; es liegen in derselben fast nur einzelne Gehöfte, diese aber sehr dicht beisammen. Nur in der Mitte des Thales, am Abhang zur Rechten, liegt ein grösseres Dorf, Roggwyl. Die Thäler der Steinach und Goldach endlich sind sehr eng und tief eingeschnitten und geben zusammenhängenden Orten keinen Raum; vielmehr liegen dieselben auf dem beide Flüsse trennenden Hügel. Im Mittelpunkt desselben ist der bedeutendste Ort Mörschwyl. Am obersten Ende des Steinachthales liegt St. Gallen.

Eine andere Reihe grösserer Ansiedelungen folgt den Thälern der Sitter und der Thur. Am Zusammenfluss beider liegt der grösste Ort der Gegend, Bischofszell. Das Sitterthal ist sehr eng, die Ortschaften liegen deswegen auf der Höhe zu beiden Seiten des Thaleinschnittes. Uns interessiert hier natürlich nur die rechte Seite. Es liegen von oben nach unten Wittenbach, Haggenschwyl, Sitterdorf in ziemlich grosser Entfernung voneinander, weil das bergige, grossenteils sumpfige Gebiet dem Ackerbau nicht sehr günstig ist. Im Thurthal von Bischofszell abwärts sind die Ortschaften zuerst wie im Sitterthal in der Höhe; so Hohtannen, Oetlishausen, Heldswyl. Hier aber erweitert sich das Thal beträchtlich, so dass die Ansiedelungen heruntersteigen können. Sie liegen jetzt am Fusse der Höhen; so Sulgen, Bürglen und Weinfelden.

Rorschach bis Bregenz.

Die letzte Uferstrecke ist für Ansiedelungen die ungünstigste. Oestlich von Rorschach tritt das Gebirge so dicht an das Ufer heran,

dass für eine grössere Ansammlung von menschlichen Wohnungen kein Raum ist. Sowie aber die Höhen sich vom Ufer entfernen, beginnt die Niederung der Rheinmündung. Das ganze Gebiet zwischen Altenrhein und Bregenz und weit nach Osten zu ist durch die Schwemmmassen entstanden, durch welche besonders der Rhein, dann auch die Dornbirner und Bregenzer Aach eine früher weit nach Osten vorspringende Bucht des Bodensees ausgefüllt haben. Dieses Schwemmland erhebt sich nur unbedeutend über den Spiegel der Flüsse und des Sees und ist beim Steigen des Wassers Ueberschwemmungen ausgesetzt. Da solche sehr häufig sind, ist das Gebiet sumpfig und für den Ackerbau wenig geeignet. Es sind deshalb die Ortschaften sehr dünn gesät und haben ihren Erwerb durchweg auf andere Weise zu suchen als im Ackerbau. Man kann danach zwei Hauptarten von Ansiedelungen in dieser Gegend unterscheiden; entweder sie verdanken ihre Entstehung dem Brückenverkehr oder sie benützen die Vorteile der Flussmündungen. Da der Flüsse drei sind, so gibt es auch nur drei Orte letzterer Art; es sind dies Rheineck, Fussach und Hard. Aus Gründen, die noch vorgeführt werden sollen, liegen aber alle drei Orte nicht genau an der Mündungsstelle, sondern etwas davon entfernt. Die übrigen Ansiedelungen sind als Brückenorte zu bezeichnen, deren es an jedem Fluss mehrere geben kann. All dies gilt aber nur für das in der Nähe des Bodensees liegende Gebiet; weiter vom See entfernt liegen überhaupt keine Ansiedelungen im Rheingebiet selbst, sondern nur an den Abhängen der das durchschnittlich 10 km breite Thal begleitenden Höhen.

Diese eigentümlichen Bedingungen haben die Wirkung der Entfernung von einem der Achsenendpunkte, die in den übrigen Teilen des Bodenseeufers für die Lage und Grösse der Ansiedelungen sehr wichtig, ja sogar entscheidend war, ganz bedeutend abgeschwächt. Man kann vielmehr eine Beziehung zur Grösse des Wasserlaufes, an welchem eine Niederlassung liegt, finden, so dass die letztere desto grösser wird, je grösser der Fluss ist. In unserem Falle muss also ein Brücken- oder Mündungsort am Rhein bedeutender sein, als ein solcher an der Bregenzer Aach, der letztere wieder grösser als ein an der Fussach (Dornbirner Aach) liegender. Denn in dieser Reihenfolge müssen die drei Flüsse nach ihrer Grösse geordnet werden. Der Rhein überragt natürlich die andern weit, und seine Bedeutung ist die bei weitem hervorragendste. Seine Mündung hat er schon öfters gewechselt. So zeigt der sog. Rohrspitz, die langgestreckte Landzunge östlich der jetzigen Mündung, dem Rheinspitz, jedenfalls eine frühere Mündung des Stromes an. Von der geplanten Rheinregulierung und deren zu erwartenden Folgen ist schon gesprochen worden [1]).

Wenn wir nun zum einzelnen übergehen, so begegnen uns, indem wir von Rorschach östlich wandern, ausser wenigen in den Bereich genannter Stadt gehörigen Häusern zuerst die Weiler Staad und Speck, eigentlich nur eine einzige Häuserreihe. Beide haben ihre Haupteinnahmequelle in den vorzüglichen Molassesandsteinbrüchen des Ror-

---

[1]) Vgl. oben S. 397 [21].

schacher Bergs. Von der Schiffslände in Staad werden die Bausteine nach allen Teilen des Bodenseeufers, teils als Bruchsteine, teils schon bearbeitet, verschickt. Nur wenig östlich davon bildet der Rhein mit dem Bodenseeufer eine spitze Halbinsel, welche aber wegen ihrer Flachheit gegen Ueberschwemmungen nicht geschützt ist. Durch solche wurde der auf derselben liegende Ort Altenrhein öfters ganz zerstört; er ist jetzt ein ganz unbedeutender Fischerort. Jedenfalls darf Altenrhein nicht als Mündungsort des Rheins betrachtet werden; als dieser ist vielmehr Rheineck anzusehen. Dieses Städtchen liegt zwar etwa 4 km von der Rheinmündung entfernt, hat aber deshalb den Vorzug, dass es vor Ueberschwemmungen sicher ist. Die Anhöhe zur linken Seite tritt nämlich hier bis an den Strom heran. In früherer Zeit hatte Rheineck seinen Haupterwerb in Fischerei, wie schon der ehemalige Name Vischerhusen andeutet. Mehr Bedeutung gewann der Ort, als hier eine Brücke über den Strom erbaut wurde; die Strasse nach Fussach und Bregenz bog hier von der nach Chur führenden ab. Da die Stadt ausserdem an der österreichischen Grenze liegt, hatte sie einen bedeutenden Speditionshandel. Rheineck wurde der grösste Ort dieser Gegend. Grossen Schaden brachte dann der Umstand, dass die Abzweigung der Bahn nach Bregenz in das Dorf St. Margarethen gelegt wurde. So musste der Ort fast alle Vorteile, welche er bisher aus dem Verkehre gezogen hatte, an letztere Ansiedelung abgeben. Allerdings hat Rheineck in neuerer Zeit eine Einnahmsquelle im Weinbau gefunden. Hier nämlich beginnen die hoch an den sanft ansteigenden Uferhöhen hinaufreichenden Rebenpflanzungen, welche der Gegend von hier bis Stein den Scherznamen „Mostindien“ verschafft haben. Zwei in der Nähe mündende Bäche haben kleine Thälchen gebildet, in deren Hintergrund der ziemlich grosse Ackerbauort Thal liegt.

Der Umstand, dass der Rhein die Grenze zwischen der Schweiz und Oesterreich bildet, hat überall, wo auf der einen Seite eine Ansiedelung entstand, auf der anderen ebenfalls eine solche entstehen lassen. Der Rheineck entsprechende österreichische Ort hat den Namen Gaissau, ist aber wenig bedeutend.

Wandert man von Rheineck stromaufwärts, so kann man einen grossen Bogen, den der Rhein hier nach Norden zu macht, dadurch abschneiden, dass man längs des Abhanges der linksseitigen Berge hingeht. Da wo diese den Strom wieder berühren, liegt die nächste Ortschaft von Rheineck aus, St. Margarethen. Dieser Ort ist in mannigfacher Beziehung so gut gelegen, wie der erstere. Aber der dem Ufer zunächst liegende Teil ist Ueberschwemmungen ausgesetzt, nur der höher liegende ist davor geschützt. Diese Ansiedelung, früher ein kleines Dörfchen, nahm einen ungeahnten Aufschwung, als die Bahn nach Bregenz gebaut wurde. Die Ueberschreitung des Stromes bei Rheineck konnte deswegen nicht ausgeführt werden, weil die Bahnlinie dem Seeufer zu nahe zu liegen gekommen wäre, so dass der Bahnkörper einen sehr unsicheren, weil sumpfigen Untergrund gehabt hätte.

Man wählte eine vom See entferntere Linie in der Nähe von St. Margarethen ostwärts, welche hier von der nach Chur abzweigt. Die

entsprechende Siedelung auf der rechten Rheinseite ist das langgestreckte Doppeldorf Höchst-Brugg.

Wer von hier nach Bregenz will, muss auf seinem Wege sowohl die Fussach wie die Bregenzer Aach überschreiten. Eine Brücke über den Unterlauf des ersteren Flusses fand sich seit alter Zeit nur bei Fussach. Diesem Verkehr hat der Ort zum einen Teil sein Dasein zu verdanken. Andererseits ist er aber auch Mündungsort des genannten Flusses, und die Reede daselbst war einst sehr belebt. Durch Anschwemmung hat die Niederlassung aber bedeutend eingebüsst. Die Schiffslände am See, welche vor Zeiten unmittelbar am Dorfe war, ist jetzt durch angeschwemmtes Erdreich wenigstens einen Kilometer weit weggerückt. Je mehr diese Entfernung sich vergrössert, desto weniger Vorteile wird der Ort natürlich aus seiner Lage am See ziehen und wird schliesslich aufhören, Landungsplatz zu sein. In neuester Zeit hat Fussach allerdings einigen Ersatz für diesen Ausfall an Erwerbsmitteln gefunden. Da nämlich Vorarlberg vor dem Bau der Arlbergbahn von dem Mutterlande vollständig abgeschlossen war, so dass z. B. im Winter jeder Verkehr mit jenem stockte, so war es in dem Bezug von den wichtigsten Bedürfnissen aller Art auf das Ausland angewiesen. Als nun die österreichische Schutzzollpolitik die Einfuhr ungemein erschwerte und verteuerte, kamen die ausländischen Produzenten zu dem Entschluss, um die hohen Zölle zu ersparen, Filialen im Lande selbst zu errichten. So entstand gerade hier, weil in der Nähe einer Stadt, eine förmliche Kolonie grosser Fabriketablissements, welche sich bis weit in das Vorarlberger Oberland ausbreitete. Hauptsächlich ist es die Baumwolle, welche verarbeitet wird. Da die Bahn St. Margarethen-Bregenz den Verkehr auf der früher sehr lebhaften Strasse Rheineck-Fussach-Bregenz bedeutend einschränkte, so verlor eine Menge von Leuten ihre bisherige Erwerbsquelle. Auf diese Weise gewannen neuerdings die Fabrikanten billige Arbeiter, während auch diesen wieder dadurch gedient war, dass sie einen neuen Erwerb fanden. Wie in Fussach finden sich viele Fabriken auch in allen Orten bis Bregenz, so in Hard, Weierburg, bei Mehrerau, in Vorkloster, um nur die Orte zu nennen, welche dem Bodensee am nächsten liegen.

Während sowohl am Rhein wie bei der Fussach Mündungs- und Brückenort zusammenfielen, ist dies bei der Bregenzer Aach anders. Da diese einerseits wasserreicher ist als die Dornbirner Aach, und da andererseits die Strecke des Laufs vom Gebirge bis zur Mündung viel kürzer, also steiler ist, so führt sie viel mehr und viel gröberes Schwemmmaterial bis zum See. Dies hat zur Folge, dass die Mündung, welche sich zudem noch gabelt, in grösserem Umkreis nicht bewohnbar ist. So wurde der Brückenort viel weiter nach unten, der Mündungsort viel weiter nach der Seite und zwar nach links verschoben. Letzterer ist das grosse Dorf Hard. Dass dieses wirklich von der Bregenzer Aach beeinflusst ist, zeigt sein Haupterwerb, den es aus dem Holzhandel zieht. Das starke Gefälle des Flusses gestattet das Holztriften aus dem Bregenzer Wald. Vor der Mündung bleibt das Holz auf dem Gerölle liegen, wird dann bei niederem Wasserstand geborgen, in Hard abgelagert und von hier aus weiter versandt.

Der unterste Brückenort desselben Flusses ist Lautrach, wo heute noch der von Fussach kommende Wanderer die einzige Brücke findet, wenn er nicht einen weiten Umweg machen will. Während dieser Umstand wohl den Ort entstehen liess, war es ein anderer, der ihm in neuerer Zeit ähnlich wie St. Margarethen ein rasches Wachstum verlieh. Die Abzweigung der Vorarlberger Bahn von der Bahn St. Margarethen-Bregenz geschah nämlich bis vor kurzem nicht in letzterem Orte, sondern in Lautrach.

Während Lautrach etwa 4 km vom Seeufer entfernt ist, liegen zwischen der Mündung der Bregenzer Aach und Bregenz in der Nähe des Sees ausser einigen Fabriken und dem Weiler Vorkloster das Cisterzienserkloster Mehrerau, welches das beste Trinkwasser im Umkreis besitzt. Vorkloster zieht auch Nutzen aus einer daselbst befindlichen starken Schwefelquelle. Von hier aus erreichen wir in wenigen Minuten den Ausgangspunkt unserer Umwanderung des Obersees, Bregenz.

Das Hinterland der ganzen Strecke zerfällt naturgemäss in drei Teile. In der Mitte ist das Rheinthal, welches die beiden andern Teile, nämlich das linke schweizerische Bergland von dem rechten österreichischen trennt. Ersteres ist in der Mitte gar nicht besiedelt, die Ortschaften suchen vielmehr den sicheren Boden an den Abhängen; nur wo eine Brücke oder eine Fähre den Strom übersetzt, befindet sich auch ein Doppelort, wie solche oben in Rheineck-Gaissau und St. Margarethen-Höchst nachgewiesen wurden. In diese Kategorie fällt auch Au-Lustenau. Die Dichte der Bevölkerung zu beiden Seiten der Ebene hängt aufs deutlichste ab von der Beschaffenheit des Gebirges, an dessen Fusse die Siedelungen liegen. Während der wilde, spärlich kultivierbares Land gewährende Bregenzer Wald an seinem Rande nur wenige Ansiedelungen und zwar an besonders ausgezeichneten Punkten entstehen liess, zeigt die Karte am Fuss der Schweizer Berge, welche lange nicht so steil und unwirtlich sind, eine dichte Kette von Ortschaften, ohne dass eine besonders charakteristische Lage ersichtlich wäre. In Entfernungen, die durchschnittlich 3 km nicht überschreiten, folgen sich von St. Margarethen nach Süden das schon erwähnte Au, dann Berneck, Balgach, Rebstein, Marbach, Leuchingen und als grösster Ort Altstetten. Etwas mehr gegen den Rhein zu liegen im Gebiet eines viel verzweigten Wasserlaufes der weiten Thalebene und zwar da, wo die einzelnen Zweige sich sehr nahe kommen, das Dörfchen Widnau und einige andere Weiler. Auch die Höhe des Berglandes ist vielfach mit Ansiedelungen bestreut.

Ganz anders ist es auf der gegenüberliegenden Rheinseite. Ortschaften liegen fast nur da, wo Flüsse aus dem Gebirge heraustreten und wo diese also leicht zu überbrücken waren. Den Eingang in den Bregenzer Wald erschliessen drei Flüsse, die Bregenzer Aach am meisten im Norden, dann die Schwarzach, ein Nebenfluss der Fussach, und endlich diese selbst. An jedem dieser Eingänge liegt eine Ansiedelung, am ersten Wolfurth-Kennelbach, am zweiten Schwarzach, am dritten Dornbirn. Diese Orte nehmen von Nord nach Süden gerechnet an Grösse zu, weil auch die Entfernung von Bregenz zunimmt.

Der Bregenzer Wald selbst zeigt in seinem westlichen Teil fast gar keine grössere Ortschaft, jedenfalls nicht so grosse, wie das gegenüberliegende Schweizer Gebiet.

B. Der Ueberlinger See.

Nehmen wir die Linie Meersburg-Staad als westliche Grenze des Obersees an, so stellt sich der abgetrennte Ueberlinger See dar als eine langgestreckte Ellipse, welche aber dadurch unregelmässig wird, dass sie in der Mitte eine Einschnürung erleidet. Infolge dieses Umstands befindet sich die schmalste Stelle in der Mitte; die Breite ist hier nämlich nur 2 km, während sie sonst überall 3 km überschreitet und bis zu 4 km hinreicht. Da die Länge 21 km beträgt, so ist das Verhältnis von Länge zu Breite, welches beim Obersee 3 : 1 war, hier nur 5 : 1.

An solch kleinen Becken von der Art des Ueberlinger Sees werden sich nur unter ausserordentlich günstigen Umständen alle vier Endpunkte der beiden Achsen zu grösseren Siedelungen ausbilden können, da diese sich ja wegen ihrer grossen Nähe gegenseitig in der Entwicklung hindern würden. Und so finden sich in der That die mannigfachsten Variationen. Der häufigste Fall ist wohl, dass sich nur beide Endpunkte der Hauptachse, deren Entfernung voneinander die grösstmögliche an solchen Seeen ist, über das Niveau kleiner Niederlassungen heraufschwingen, wie es beim Zuger See der Fall ist, wo Zug und Arth das Nord- und Südende des Sees bezeichnen. Oefters tritt zwischen diese beiden Punkte noch ein Endpunkt der Nebenachse. So ist es beim Gardasee; am Nord- und Südende liegen Riva und Desenzano, in der Mitte der Westseite Salo, lauter Städtchen mit 3000—5000 Einwohnern, an welche kein anderer Ort am ganzen Ufer des Sees heranreicht. Je kleiner der See, desto weniger solcher hervorragenden Orte wird es geben. Nur einen Endpunkt der Hauptachse hat z. B. der Traunsee mit einem grösseren Orte besetzt, nämlich mit Gmunden. Beim Hallstätter See liegt die weitaus grösste Niederlassung, Hallstatt, am westlichen Endpunkt der Nebenachse. Natürlich sind noch andere Komplikationen möglich. Gar nicht dürfte es bei kleineren Becken vorkommen, dass beide Endpunkte der Nebenachse allein über alle anderen Punkte, auch die Endpunkte der Hauptachse, dominieren, da ja die gegenseitige Beeinflussung hier am grössten ist. Gerade in Bezug auf diese letzteren Punkte ist noch eine andere Ueberlegung am Platze. Die Ansiedelungen an diesen Stellen verdanken ihre Bedeutung in erster Linie dem Trajektverkehr. Denn sie sind Sammelplätze dieses Verkehrs, indem die grösste Anzahl der Wege des Hinterlands sich hier vereinigt, woselbst dann der Landweg mit dem zu Wasser vertauscht wird. Ist nun das Hinterland der betreffenden Uferseite sehr gebirgig oder überhaupt von solcher Beschaffenheit, dass wenige oder gar keine Produkte ausgeführt werden, so wird sich natürlich der Achsenendpunkt dieser Seite ebenfalls wenig oder gar nicht entwickeln; dagegen wird

umgekehrt eine hierselbst befindliche Ansiedelung desto grösser werden, je fruchtbarer und auch je ausgedehnter das Hinterland ist.

Sehen wir uns nach diesen vorausgeschickten allgemeinen Bemerkungen den Ueberlinger See genauer an. Wir finden drei Ansiedelungen, welche alle andern an Grösse bedeutend übertreffen; es sind dies Meersburg und Ludwigshafen je am östlichen und westlichen Ende und Ueberlingen in der Mitte der Nordseite. Die Bedeutung Meersburgs ist schon im Zusammenhang mit den Ansiedelungen des Obersees erklärt und dahin gedeutet worden, dass diese Stadt sowohl als die gegenüberliegende Landungsstelle Staad mehr zum Obersee zu rechnen sei als zum Ueberlinger See. Als derjenige Punkt, welcher die Vorteile des östlichen Endpunktes der grossen Achse auch für den Ueberlinger See geniesst, muss sogar streng genommen Konstanz betrachtet werden, da von der Zeit an, als diese Stadt gegründet war, jeder Längsverkehr auch des Ueberlinger Sees sein Ziel in ihr hatte. Allerdings ist auch wieder der Umstand nicht unberücksichtigt zu lassen, dass dieses Becken gegen Osten hin nicht abgeschlossen ist, sondern in breiter Verbindung mit dem grossen Becken des Obersees steht. Wäre dies nicht der Fall, wäre der Ueberlinger See ein vollkommen für sich abgeschlossenes Becken, so würde sich gewiss auch an seinem östlichen Ende ein grösserer Ort entwickelt haben, dessen Bedeutung eben in dieser Lage zu erklären wäre. Als Stellvertreter dieser Hauptsiedelung am Ostende der Hauptachse müssen wir Konstanz ansehen, und nun ist die Analogie mit dem Gardasee klar anschaulich; den Städten Riva und Desenzano entsprechen Ludwigshafen und Konstanz, Salo entspricht Ueberlingen mit der Einschränkung, dass im letzteren Falle die Ansiedelung die entgegengesetzte Seite des Sees aufgesucht hat.

Da der Flächeninhalt des Ueberlinger Sees bedeutend geringer ist als der des Obersees, so sind auch in demselben Verhältnis die Orte des ersteren Beckens kleiner als die entsprechenden des andern. Von den beiden Endpunkten der Nebenachse hat sich nur der nördliche besonders entwickelt und zwar aus folgenden zwei leicht ersichtlichen Gründen. Einmal hat hier die geringe Breite des Sees die Schuld; zwei Siedelungen müssten sich gegenseitig geradezu hindern. Dann aber ist auch das Hinterland der Südseite, die Halbinsel des Bodansrückens, nicht nur sehr klein, sondern auch, weil stark bewaldet und oft versumpft, nicht sehr reich an Erzeugnissen, abgesehen davon, dass man die letzteren viel vorteilhafter auf den benachbarten grösseren Markt Konstanz bringt. Anders ist es auf der Nordseite, wo das Hinterland sehr gross und fruchtbar ist und wo man ausserdem keinen grösseren Markt für die Produkte in der Nähe hat. Der Umstand, dass die hier entstandene Niederlassung die Vorteile des Verkehrs mit keiner andern bedeutenden auf der gegenüberliegenden Seite zu teilen hatte, war dann seinerseits wieder der Grund, dass diese Niederlassung so gross und überhaupt die grösste am ganzen nach ihr benannten See wurde.

Unterwerfen wir nun, wie es beim Obersee geschah, zuerst die Hauptorte einer genaueren Prüfung. Da aber Meersburg von vorn-

herein ausgeschlossen und Konstanz schon im ersten Teile behandelt wurde, so kann hier von einer Besprechung dieser beiden Orte abgesehen werden. Es erübrigt also nur Ludwigshafen als westlicher Endpunkt der Haupt- und Ueberlingen als nördlicher Endpunkt der Nebenachse.

1. Ludwigshafen.

Genau am westlichsten Punkt des Ueberlinger Sees liegt Ludwigshafen nicht; jener ist vielmehr an der Mündungsstelle der Stockach zu suchen. Nun sind aber die Ufer dieses ziemlich grossen Flusses in seinem Unterlaufe und besonders in der Gegend der Mündung ganz flach, deswegen alljährlich Ueberschwemmungen ausgesetzt und überhaupt stark versumpft. Schon ein Blick auf eine gewöhnliche Verkehrskarte, auf welcher das Relief nicht einmal dargestellt ist, lässt die Bodenverhältnisse dieser Gegend klar erkennen, indem die Bodmann mit Ludwigshafen verbindende, den See umziehende Strasse nicht unmittelbar am Ufer den kürzesten Weg gesucht, sondern einen weiten Umweg nach Westen gemacht hat. Nur im heissesten Sommer ist ein Fusspfad etwas näher am See für kurze Zeit gangbar. Die Begründer von Ludwigshafen haben für ihre Wohnungen einen sicheren Bauplatz gesucht. Die Stelle, wo das die Stockach auf der linken Seite begleitende Hügelland dicht an den See herantritt, konnten sie kaum wählen, weil daselbst kein Raum für eine Ansiedelung war; aber östlich hatte ein dort in den See mündender Bach einen grösseren, ebenen geeigneten Raum geschaffen. Zugleich ist daselbst ein Landvorsprung, welcher ein bequemeres Landen gestattet und eine weitere Aussicht auf den See gewährt. Wenn der Punkt auch nicht der westlichste des Beckens ist, so hat er doch den Vorzug, der nördlichste des ganzen Bodensees zu sein. Der von der oberen Donau nach Süden strebende Verkehr erreicht also hier auf dem kürzesten Weg die Wasserstrasse. Trotzdem war der Ort bis zu Anfang unseres Jahrhunderts ein kleines Dorf, welches ausser der geringen Fischerei sein Bestehen demselben Umstand verdankte, um dessenwillen schon die Römer hier eine Warte erbaut hatten, weil nämlich die längs des nördlichen Bodenseeufers führende Strasse vorbeizog und gerade hier in die breitere Stockachebene eintrat. Der Ort war also gewissermassen der westliche Schlüssel dieser Strasse, wie Bregenz der östliche war. Jener Verkehr von der oberen Donau her wurde erst dann lebhaft, als der Hafen durch künstliche Anlagen gesichert und erweitert wurde. Es geschah dies im Jahre 1826 durch Grossherzog Ludwig, nach welchem der bisherige Name Sernatingen in Ludwigshafen umgeändert wurde. Infolge der Hafenanlage erhielt der Platz einen lebhaften Speditionshandel, welcher aber durch die bei Friedrichshafen mündende Eisenbahn sehr rasch wieder an Bedeutung verlor und heute fast ganz erloschen ist. Eine Aenderung zu Gunsten Ludwigshafens wäre nur dann denkbar, wenn dieser Ort ebenfalls durch einen Schienenstrang mit dem oberen Donaugebiet verbunden würde, so dass diese Linie an Länge hinter der nach dem württembergischen Hafenorte führenden zurückbliebe. Eine solche Verbindung ist auch

schon lange geplant; sie wäre nur ein Teil der Bodenseegürtelbahn, indem dieselbe von der schon bestehenden Linie Radolfzell-Stockach abzweigen und nach Friedrichshafen und Lindau führen würde.

2. Ueberlingen.

Die Verengerung bei Ueberlingen wurde früher sehr häufig zum Uebersetzen benützt, zumal eine sehr belebte Strasse lange Zeit hindurch von dem gegenüberliegenden Dingelsdorf über die Halbinsel nach Konstanz ging. Während so Meersburg Landestätte für das östliche Bodenseeufer und dessen Hinterland war, hatte Ueberlingen dieselbe Bedeutung für den westlichen Teil. Aeusserst günstig traf es sich auch, dass an der Stelle genügender Bauplatz für eine grössere Ansiedelung war. Denn die das Ufer begleitenden Höhen treten hier zurück und geben einer kleinen ebenen Fläche Raum, die ursprünglich wohl versumpft war, jetzt aber längst ganz trocken gelegt ist. Hinter dieser Ebene erheben sich dann allerdings die Berge ziemlich steil, gehen aber bald in eine ebene Hochfläche über, welche den für die grosse Ansiedelung nötigen Feldbau gestattet. Sehr wichtig besonders für die spätere Zeit war, dass der See wenige Schritte vom Ufer entfernt gleich sehr tief ist, so dass es auch grösseren Schiffen ermöglicht wird, bis dicht an das Land heranzufahren. Das hügelige Gelände eignet sich gut für Wein- und Obstbau.

Als Erwerbsmittel sind indes diese von ganz untergeordneter Bedeutung und waren es früher noch mehr als heute. Viel grösser waren die dem Verkehr entspringenden Vorteile, die ihrerseits wieder ihren Grund in der günstigen Lage der Siedelung haben. Diese hatte schon die Römer veranlasst, hier eine Station zu gründen. Auch nach Vertreibung der Römer blieb die Stelle besiedelt, ja die Ansiedelung wurde immer grösser und bedeutender. Vom 7. Jahrhundert an tritt sie in der Geschichte auf, wird 1397 reichsunmittelbar und hat ihre höchste Blüte um 1500 erreicht. Zum Wachsen der Stadt haben wesentlich beigetragen die vielen Privilegien, welche sie sich zu verschaffen gewusst hat, und von denen das wichtigste dasjenige war, welches ihr allein den Kornhandel im weiten Umkreis sicherte. Dieser bedeutende Kornmarkt hat sich bis heute als eine Haupterwerbsquelle der Bevölkerung erhalten. Durch den dreissigjährigen Krieg kam Ueberlingen fast dem Ruin nahe, zur Zeit der französischen Revolution verlor es auch seine Reichsfreiheit und kam endlich 1802 an Baden. Während es sich schon von den Wunden der erwähnten Kriege nie erholte, sank es noch mehr, als ihm seit Erbauung der schwäbischen Eisenbahn Friedrichshafen einen grossen Teil seines Verkehrs entriss und es so überflügelte. Auch verlor die Stadt durch Einführung der Dampfschiffahrt, welche die Strasse von Dingelsdorf nach Konstanz verödete. Erst in neuester Zeit erholte sie sich wieder, was einerseits davon herrührt, dass die Verbindung mit den Orten des Hinterlands verbessert wurde, dann aber auch, dass die Stadt einen von Jahr zu Jahr steigenden Besuch durch Bade- und Luftkurgäste erfährt, welche

die schöne, gesunde und vor den rauhen Nordwinden durch die dahinterliegende Bergwand geschützte Lage, sowie auch die daselbst befindliche Eisen- und Schwefelquelle anlockt.

3. Zwischenorte des Ueberlinger Sees.

Vorauszuschicken ist eine kurze Bemerkung. Die Uferhöhe des Ueberlinger Sees sind fast durchweg Molassebildungen, wie beim Südufer des Untersees. Diese Molassehöhen werden nun hier wie dort von einer Anzahl von Bächen durchbrochen, welche grosse Massen von Sinkstoffen in den See führen. Dadurch haben sie am Untersee eine Menge von zur Besiedelung günstigen Landzungen gebildet. Solche finden sich aber hier beim Ueberlinger See fast gar nicht. Der Grund ist in den verschiedenen Tiefenverhältnissen der beiden Becken zu suchen. Der Untersee ist nämlich sehr flach und konnte so eher durch Schwemmassen angefüllt werden als der Ueberlinger See, bei welchem der Seegrund durchweg gleich vom Ufer weg sehr tief abfällt.

Meersburg bis Ueberlingen.

Die Anhöhen, welche die eigentümliche Lage der Stadt Meersburg bedingen, begleiten auch westlich noch das Ufer, lassen aber einem schmalen Streifen flachen Landes Raum, welcher den Bau der erst seit 1883 bestehenden Verbindungsstrasse von Meersburg nach Uhldingen ermöglichte. Für eine grössere Ansiedelung sind aber die ebenen Stellen doch zu klein, ausserdem ist das dahinter aufsteigende Hügelland stark bewaldet. Erst in der Entfernung von 5 km von Meersburg werden die Berge von einem bedeutenden Wasserlauf, der Salemer Aach, durchbrochen. Dieser Fluss hat sich ein kleines Delta gebildet, dessen innerer Teil wegen Versumpfung nicht besiedelbar ist. Dagegen tragen die Eckpunkte der dreieckigen Mündungsebene je eine Ansiedelung, und zwar Ober-Uhldingen da, wo der Fluss die Ebene gewinnt, etwa 1½ km vom Seeufer entfernt; an diesem selbst südlich von der Mündung Unter-Uhldingen, nördlich Seefelden, beide gerade an der Stelle, wo das Hügelland mit der Deltaebene zusammentrifft. Es giebt auch keine direkte Verbindungsstrasse zwischen letzteren beiden Orten, sondern dieselbe umgeht das Mündungsgebiet des Flusses und überschreitet diesen erst fast bei Ober-Uhldingen. Auch hinter Seefelden sind flache Uferstellen spärlich vorhanden; nur ein Weiler, Maurach, ist da, vielleicht entstanden im Anschluss an die ehemalige Abtei Birnau, welche die Höhe schmückt. Wieder ist es ein kleiner Bach, an dessen Mündung eine Ortschaft sich bildete, angezogen durch den Vorteil fliessenden Wassers; dieselbe ist aber nur klein, sie hat den Namen Nussdorf. Vollständig häuserleer ist dann das Gestade wieder bis Ueberlingen.

Ueberlingen bis Ludwigshafen.

Die Beschaffenheit des Ufers ist auf dieser Strecke im allgemeinen dieselbe wie auf der vorhergehenden. Auffallend sind hier aber besonders die nackt zu Tage tretenden, senkrecht abfallenden Molassefelsen, welche den Strassenbau am Ufer sehr schwierig machten. Man musste streckenweise die hohen Felsen wegsprengen, da zwischen ihnen und dem See kein Raum für die Strasse war. Früher war der Verkehr der Uferorte natürlich längs des Sees selbst unmöglich und erfolgte von Ueberlingen aus über die Höhen. Als dann die neue Strasse unmittelbar am Ufer gebaut wurde, fiel ihr bekanntlich ein Teil der berühmten sogen. Heidenlöcher bei Ueberlingen (genauer bei Goldbach) zum Opfer. Es münden zwar auch hier mehrere Bäche, ohne aber grössere Baugründe gebildet zu haben. Deswegen liegen an den Mündungen jener Wasserläufe nur jeweils einzelne Häuser oder eine kleine Häusergruppe. Am Oberlauf der grösseren dieser Bäche, auf mässig geneigter Hochfläche, haben sich aber grössere Orte gebildet. So liegt an der Mündung des Goldbaches der gleichnamige Weiler, am Oberlauf aber Aufkirch; am Giesbach befinden sich unten die Süssenmühle und ein paar andere Häuser, oben das grosse Dorf Hödingen. Die übrigen Wasserläufe der Strecke reichen gar nicht an jene Hochfläche hinauf, und es finden sich menschliche Wohnungen entweder nur an der Mündung, oder es fehlen solche. So liegt an dem Bach zwischen Goldbach und Süssenmühle die Häusergruppe Brünnensbach; an dem Bohnenbach zwischen Süssenmühle und Sipplingen befindet sich, obwohl Raum da wäre, überhaupt keine Ansiedelung; einige hundert Meter vom Bach entfernt liegt allerdings weiter oben ein einzelnes Gehöfte.

Das genannte Sipplingen, die grösste Niederlassung zwischen Ueberlingen und Ludwigshafen, von beiden Orten ungefähr gleichweit entfernt, liegt ebenfalls an der Mündung eines Baches, auf einer kleinen Ebene, der sogen. Nonnenebene. Bekannt ist der Ort wegen seines Weines, dessen Qualität aber jetzt, wo mehr Sorgfalt auf die Pflanzungen verwendet wird, besser geworden ist, als sein Ruf sagt. Auch von Fischerei nähren sich einige Familien. Auf der ferneren Strecke bis Ludwigshafen fand sich nirgends Raum für eine Ansiedelung. Wohl aber waren einst die höchsten Punkte der das Ufer von Goldbach bis Ludwigshafen begleitenden Höhen wegen ihrer weiten Aussicht sowohl von den Römern, welche Wachttürme daselbst anlegten, als auch von den Rittern des Mittelalters gesucht. Jetzt noch sieht man die Ruinen ihrer Burgen. Am bekanntesten ist Hohenfels, der Sitz des Minnesängers Burkhard von Hohenfels.

Das Hinterland des ganzen Nordufers des Ueberlinger Sees ist von einer Reihe von Wasserläufen durchzogen, welche grossenteils mit dem Seeufer parallel ziehen. In den Thälern dieser Wasserläufe, soweit sie breit genug sind, liegen die grösseren Ansiedelungen. Im Osten ist das bedeutendste dieser Gewässer die Salemer Aach, welche mit dem südlichen Teil ihres Laufes die Ostgrenze des Gebiets bezeichnet. In diesem letzteren Teile der Aach liegen von Ober-Uhldingen

aufwärts die Ortschaften Mühlhofen und Ahausen an den beiden Enden einer ziemlich grossen, sumpfigen Thalweitung, deren Ränder die Dörfer Grasbeuren nördlich, Schiggendorf und Baitenhausen südlich aufgesucht haben. Im mittleren Laufe desselben Flusses, dem westlichen Teile der oben erwähnten Markdorfer Senke, folgen die Orte Buggensegel, Mimmenhausen, Salem, Rickenbach, Frickingen, Lippertsreuthe, Bruckfelden und Hohenbodmann, wo das untere Ende des Oberlaufes der Aach erreicht wird. Hier beendet sie einen grossen nach Norden gerichteten Bogen; der östliche Teil des Laufs unterscheidet sich von dem westlichen insofern, als das Thal des ersteren sehr schmal, das des andern ziemlich breit, aber versumpft ist. Deshalb liegen dort auch weniger Ansiedelungen als hier. An ersterer Stelle sind bedeutend nur Schönach und Linz, im andern Thal aber von der Quelle abwärts gerechnet Herdwangen und Eberatsweiler rechts, Aberweiler und Ruhestetten links, endlich Aach am nördlichen Ende dieser Erweiterung.

Der zweite grössere Wasserlauf des Gebiets, der zugleich die Westgrenze bildet, ist die Stockach. Diese zieht in ihrem oberen Laufe ganz parallel zum Seeufer. Die in ihrem Thal befindlichen Niederlassungen sind von oben an Billafingen, Seelfingen, Mahlspüren, Frickenweiler und Winterspüren. Bei letzterem Dorfe vereinigt sich mit der Stockach ein zwischen ihrem Oberlaufe und dem Bodenseeufer fliessender Nebenfluss, der Langenbach. Aber nur in der oberen Hälfte zeigt sein Thal zwei kesselartige Erweiterungen, in deren oberer Nesselwangen, in der unteren, grösseren Bonndorf liegt. Auch die Stockach selbst strömt von Winterspüren an in engem Thal bis zur Vereinigung mit einem von Norden kommenden Bach, wo wieder eine grosse Erweiterung statt hat. In dieser liegt das bedeutende Stockach, sowie etwas südlich das kleinere Risstorf. Dann verengt sich das Thal des jetzt südlich fliessenden Flusses wieder, bis derselbe zum letztenmale seine Richtung ändert, indem er von nun an dem Ueberlinger See zu nach Osten eilt. An dem letzten Knie liegt Wahlwies. Von hier bis zum Seeufer erstreckt sich eine ganz versumpfte, etwa 5 km lange, 2 km breite Niederung, welche jede Besiedelung unmöglich macht. Nur die vier Ecken dieses Rechtecks sind mit Niederlassungen besetzt; es sind im Nordwesten das genannte Wahlwies, im Südwesten Stahringen, im Nordosten Ludwigshafen und im Südosten endlich Bodmann. Ein grösserer Ort liegt auch in der Mitte der Nordseite, wo die Stockach sich unmittelbar an den Fuss der Höhen anschmiegt, Espasingen. Charakteristisch und deshalb zu erwähnen ist, dass mitten in diesem Ried ein kleiner Hügel sich erhebt, der als Baustelle für einen Hof gewählt wurde; er trägt den bezeichnenden Namen Mooshof; damit ist die einzige menschliche Wohnung in der ganzen Niederung genannt.

Ludwigshafen bis Staad (bez. Konstanz).

Das Ufer von Ludwigshafen bis Bodmann ist vollständig unbewohnt. Das Steilufer und weiterhin die Stockachniederung haben jede menschliche Niederlassung verhindert. Erst gegenüber Ludwigs-

hafen machen die Sümpfe den hier sanften Abhängen des Halbinselplateaus Platz und geben so Raum für das grosse Dorf Bodmann, welches dem ganzen See seinen Namen gegeben hat. Denn „lacus Potamicus“ ist nichts anderes als „See von Bodmann“. Dieser Name des Ortes ist charakteristisch für dessen Lage; denn er bedeutet eine ebene Lage unterhalb einer Anhöhe [1]). Wenn auch schon die Römer hier ein Lager hatten, so erhielt der Ort seine grösste Bedeutung doch erst im 9. Jahrhundert. Es war damals hier eine kaiserliche Pfalz, in welcher die Karolinger gerne weilten. Von ihnen soll der Weinbau am Bodensee eingeführt worden sein. Eine nicht minder wichtige Einnahmequelle hat das Dorf aber in den ausgebreiteten Waldungen der Umgegend, welche einen lebhaften Holzhandel haben entstehen lassen.

Gleich östlich von Bodmann treten die Steilabfälle des Halbinselplateaus so dicht an das Ufer heran, dass 9 km lang nicht einmal Raum für eine Strasse übrig bleibt, geschweige denn für eine Niederlassung. Nur ein ganz schmaler Fussweg, streckenweise senkrecht über dem Wasser, ermöglicht eine interessante Wanderung längs der Südseite des Ueberlinger Sees. Die Molasse zeigt sich hier von ihrer schlimmsten Seite. Nur für die Ritter des Mittelalters konnten so schwer zugängliche Höhen zur Besiedelung lockend scheinen und die Ruinen ihrer Burgen sind auch hier die einzigen Denkmale menschlicher Niederlassung. Ausser Alt-Bodmann und Frauenberg, welch letzteres allerdings heute noch bewohnbar ist, treffen wir die Ruinen von Kargegg und Burghof, in deren Nähe jeweils ein einsamer, gleichen Namen tragender Hof liegt, dessen Entstehung von dem Dasein der ehemaligen Burg bedingt erscheint.

Gegenüber von Ueberlingen erleiden die Uferhöhen eine Unterbrechung, indem eine etwa 2 km breite Senke von dem Ufer aus tief in den Bodanrücken eindringt. Der östliche Teil dieser Niederung ist eine breite gegen Ueberlingen vorspringende Halbinsel, welche sich aber nur wenig über das Niveau des Sees erhebt und deswegen fast alljährlich überschwemmt wird. Dieser Umstand hat das Entstehen von Ansiedelungen auf der Halbinsel selbst verhindert, solche entwickelten sich vielmehr an den Punkten, wo die Steilhöhen der Hochfläche sanfter zur Uferebene abfallen. Wir finden hier jeweils an der Mündung eines Baches die Orte Wallhausen und Dingelsdorf. Der Lage nach hatte keine dieser Ortschaften einen Vorzug vor der anderen voraus; und doch blieb die erstere nur ein kleiner Weiler, während Dingelsdorf sich zu einem grossen Dorf entwickelte. Dieser Unterschied ist aus einem schon bei Besprechung von Ueberlingen erwähnten Umstand zu erklären. Wer früher von dem Nordwestufer des Ueberlinger Sees nach Konstanz wollte, setzte bei Ueberlingen nach der Halbinselspitze von St. Nicolaus nahe bei Dingelsdorf über, da dort, an der schmalsten Stelle des Sees, eine Schiffslände war. Von hier aus wurde der Weg nach Konstanz zu Lande über Litzelstetten fort-

---

[1]) Vgl. Dr. Buck in „Schr.“ Heft II a. a. O., S. 87, und Birlinger a. a. O., S. 339.

gesetzt. Diesem Verkehr dankt Dingelsdorf seine frühere Bedeutung; jetzt natürlich hat dieselbe stark abgenommen, da die erwähnte Strasse seit Eröffnung der Dampfschiffahrt verödet ist. Das Dorf treibt gegenwärtig hauptsächlich Ackerbau wie das nahe Wallhausen, welches indes ausserdem noch den in der Nähe vorkommenden Lehm in einigen Ziegelbrennereien nutzbar macht.

Von Dingelsdorf an treten die Höhen wieder bis an das Ufer heran, aber in so allmählichem Abfall, dass die Hänge sehr gut bebaut werden können. Allerdings zog sich die nächste Ortschaft etwas von dem Ufer zurück; es ist dies Litzelstetten, das wohl früher ebenfalls grossen Nutzen aus dem Verkehr nach Konstanz zog, jetzt aber nur noch Ackerbaudorf ist. Bald hinter diesem Orte bleibt zwischen den Höhen und dem Ufer ein 200—300 m breiter, ebener Streifen, der aber nicht zur Besiedelung, sondern nur als Acker- und Wiesenland benützt wird. Erst am östlichen Ende dieses schmalen Streifens, an der Mündung eines Baches in den See, liegt wieder ein Ort, das Dörfchen Egg. Hinter diesem sind die Uferhöhen teilweise wieder so steil, wie zwischen Bodmann und Wallhausen, aber nur auf etwa 1 1/2 km; dann geben sie wieder einer Ansiedelung Raum, nämlich dem schon erwähnten Staad.

Zwischen Litzelstetten und Egg zeigt der See eine Ausbuchtung, in welcher die Insel Mainau liegt. Während diese in dem westlichen, dem Lande benachbarten Teile nur eine Fortsetzung jener flachen Uferstrecke zu sein scheint, ist ihr Ufer gegen die Seemitte zu sehr steil, so dass die Verbindung mit dem an jener Seite befindlichen Hafen durch eine Treppe hergestellt werden musste. Wegen dieser Steilheit ist das Eiland auch nicht geeignet für eine grössere Ansiedelung, dagegen sehr passend zur Ueberwachung des Sees und des gegenüberliegenden Ufers, sowie auch sehr leicht zu verteidigen. Diese Vorteile waren auch die einzigen Gründe ihrer Besiedelung und bestimmten die Art derselben. Solcher Besiedelungen sind zwei zu unterscheiden. Zuerst, wenigstens soviel wir wissen können, hatten die Römer hier eine Warte errichtet, dann, seit 1270, besass der Deutschorden daselbst eine Kommende, und das jetzt grossherzogliche Schloss ist von diesem Orden erbaut.

Es wäre nun noch das Hinterland der in dieser Abteilung behandelten Strecke zu besprechen. Als solches muss das Plateau der Bodanhalbinsel betrachtet werden. Da dasselbe aber gegen den Ueberlinger See durchweg steil abfällt, so geht aller Verkehr des Gebiets nach Süden, zum Zeller See oder nach Konstanz. Es ist deswegen wohl eher am Platze, dieses Halbinselplateau als Hinterland für den Zeller See zu betrachten und gemeinschaftlich mit diesem zu besprechen.

C. Unter- und Zeller See.

Während beim Ueberlinger See sich die Frage erhob, wo derselbe vom Obersee abzutrennen sei, ist beim Untersee ein Zweifel nicht möglich, da der Obersee beim Rheinausfluss seinen westlichsten Punkt

erreicht hat. Es folgt dann der kurze Rheinlauf und endlich bei Gottlieben sehr deutlich abgeschieden das neue Becken des vereinigten Zeller und Untersees. Es ist hier von der gebräuchlichen Benennung abgewichen; nach dieser heisst das ganze Becken zwischen der Bodanhalbinsel und der thurgauischen Hochfläche entweder Untersee oder Zeller See, welch letzterer Name offenbar von der grössten Ansiedelung Radolfzell herrührt. Es ist aber besser, diese beiden Bezeichnungen zu trennen, da die beiden Teile des Beckens, welche durch die langgestreckte Insel Reichenau und die weit gegen diese vorspringende sogen. Höri geschieden sind, sehr wenig miteinander gemein haben. Es erscheint deswegen nicht unberechtigt, den südlichen Teil, welcher nur das verbreiterte Bett des Rheins ist, mit Untersee, den nördlichen aber nach der grössten Ansiedelung Radolfzell mit Zeller See zu bezeichnen. Dass dieser letztere Name nicht gut für das ganze Becken gewählt wird, geht schon daraus hervor, dass die Stadt, von welcher der Name herrührt, gar nichts mit dem südlichen Teile zu thun hat, sondern nur dem nördlichen ihre Entstehung und ihr Dasein verdankt. Auch die politischen Verhältnisse der neueren Zeit sprechen für eine Trennung, indem die Zollschranken den Verkehr der beiden äusseren Uferseiten nicht nur hemmen, sondern fast unmöglich machen.

Für unsere Betrachtung bringt eine solche Scheidung grossen Vorteil; wir bekommen so statt der ziemlich verwickelt aussehenden Figur des ganzen Beckens zwei Ellipsen, welche durch die Linie Gottlieben-Reichenau-Ostspitze der Höri getrennt werden. Die Ellipse des Zeller Sees (nach unserer Benennung) ist 15 km lang und 3 km breit; sie ist ausgezeichnet durch eine lange, schmale Halbinsel, die Mettnau. Die Ellipse des Untersees ist sehr langgestreckt, die Hauptachse nach Norden zugekrümmt, so dass die Figur vom Grundtypus der Ellipse ziemlich erheblich abweicht. Die Länge beträgt hier 19 km, die Breite durchschnittlich 1,5 km. Beide Ellipsen sind also, wie diejenige des Ueberlinger Sees, im Verhältnis zu der des Obersees sehr klein, und es war auch hier vorauszusehen, dass sich nicht an jedem Achsenendpunkte grössere Orte entwickeln würden.

Betrachten wir zuerst die Endpunkte der grossen Achse. Der östliche ist für beide Ellipsen derselbe, nämlich die Stelle, wo der Rhein in den Untersee einfliesst, bei Gottlieben. Aus Gründen, die oben (unter „Konstanz“) auseinandergesetzt sind, musste aber genannter Ort alle Vorteile des Verkehrs, die ihm aus seiner Lage hätten erwachsen können, an die nahe, besser gelegene Niederlassung beim Ausflusse des Rheins aus dem Obersee abtreten. Dieser letztere Punkt, das heutige Konstanz, ist also zugleich östlicher Endpunkt der grossen Achse für die Ellipsen des Zeller und des Untersees. Am westlichen Endpunkt derselben Achse hat sich bei ersterem Becken Radolfzell, bei letzterem Stein gebildet. Während also die Endpunkte der Hauptachsen bei beiden Teilen des Sees durch grössere Niederlassungen ausgezeichnet sind, ist dies bei den Endpunkten der Nebenachsen nicht der Fall, und zwar aus dem Grunde, weil die Nordseite des Zeller Sees und das Südufer des Untersees zu keiner Zeit, weder früher noch jetzt, miteinander in lebhaftem Verkehr standen. Denn das Hinterland der

Nordseite ist einerseits ein viel zu kleines Absatzgebiet für die Südseite, andererseits aber viel zu unfruchtbar, um grössere Ausfuhr von eigenen Produkten zu gestatten. Der Verkehr auf der Nord- wie Südseite zieht sich vielmehr von jeher in der Längsrichtung, sei es auf dem Land-, sei es auf dem Wasserwege. So hatte kein Punkt des Ufers in Beziehung auf den Trajektverkehr etwas vor dem anderen voraus; dafür waren aber die Endpunkte der Hauptachse desto mehr begünstigt.

Bis jetzt wurden nur die Aussenseiten der beiden Ellipsen in Erwägung gezogen, die inneren teilweise zusammenfallenden aber ausser acht gelassen. Auch an diesen kann von einigermassen bedeutenden Ansiedelungen an den Endpunkten der kleinen Achse nicht die Rede sein. Denn das Hinterland dieser zweimal durchbrochenen Uferlinie ist teils die kleine Insel Reichenau, teils der steile, stark bewaldete Schiener Berg. An beiden Stellen liegen zwar kleinere Orte, welche später zu erörternden Umständen ihre Entstehung verdanken, jedenfalls aber nicht der Lage am Endpunkte der Nebenachse.

Auch hier wie beim Ueberlinger See haben wir also, indem wir zum speziellen Teil übergehen, da Konstanz schon behandelt ist, nur zwei Achsenendpunkte zu behandeln, nämlich Radolfzell und Stein.

1. Radolfzell.

Radolfzell liegt nicht unmittelbar am westlichsten Punkte des Zeller Sees, an welchem ein ganz bedeutender Wasserlauf, nämlich die durch ihren Zusammenhang mit der oberen Donau bekannte Radolfzeller Aach einmündet. In weitem Umkreis der Mündungsstelle ist das Land viel mehr noch als bei derjenigen der Stockach in den Ueberlinger See flach und versumpft; die Gegend heisst das Ueberlinger Ried [1]). Der Fahrweg von dem unmittelbar am See gelegenen Dörfchen Moos nach Radolfzell machte bis vor kurzer Zeit (1873) einen grossen Umweg und hielt sich 3 km vom Seeufer entfernt. Jetzt erst ist mit grossen Schwierigkeiten eine neue kürzere Chaussee gebaut worden; aber auch sie bleibt noch fast 1 km vom Seeufer entfernt. Diese ganze Gegend des Rieds, deren Beschaffenheit der mäanderähnliche Lauf des Aachflusses charakterisiert, war also für Ansiedler nicht lockend. Niederlassungen entstanden vielmehr im Norden und Süden des Sees an solchen Stellen, wo jene ungünstigen Bodenverhältnisse aufhörten. Der Ort im Süden, Itznang, blieb unbedeutend; die Gründung im Norden dagegen, welche den Verkehr aus der Halbinsel an sich zog, entwickelte sich zur grössten Ansiedelung an dem nach ihr benannten Becken. Die Halbinsel Mettnau, an deren Anfang die Stadt Radolfzell liegt, ist nämlich durch einen niedrigen Hügel abgeschlossen, dessen Westabhang einen vor Ueberschwemmung gesicherten Bauplatz abgab. Im 12. Jahrhundert wurde von Reichenau aus hierselbst ein

---

[1]) Genannt nach dem Dorfe Ueberlingen; nicht zu verwechseln mit der gleichnamigen Stadt am Ueberlinger See.

Markt gegründet und mit Freiheiten ausgestattet. Als Marktort war es auch in früherer Zeit allein von Bedeutung. Einen Aufschwung erhielt der Platz in neuester Zeit durch die Eisenbahnen. Wenn Radolfzell auch für die aus dem Westen, von Basel, und aus dem Schwarzwald kommenden Linien nur Durchgangsstation ist, so wurde es als Ausgangspunkt der Stockacher Bahn mit dem oberen Donauthal in direkte Verbindung gesetzt. Ein grosser Teil des Verkehrs, der früher Ludwigshafen zufiel, kam den Bewohnern von Radolfzell zugute, das jetzt nicht mehr ausschliesslich Marktort, sondern auch Speditionsort ist.

2. Stein.

Vor Radolfzell hat Stein den Vorzug, dass es nicht nur Achsenendpunkt, sondern auch Ausfluss- und Brückenort des Rheins zugleich ist. Letzterer Umstand wurde Veranlassung, nicht die Stelle als Bauplatz zu wählen, wo der Strom den Untersee verlässt, sondern die schmalste Stelle des Rheines selbst etwas unterhalb der Ausflussstelle. Indes gilt dies nicht für die früheste Zeit. Die Römer nämlich, welche die Helvetier, die früheren Herren der Gegend, bezwungen hatten, besassen nicht nur an der Stelle des heutigen Stein eine Niederlassung, sondern auch eine viel grössere und sich an ein festes Lager anschliessende auf der linken Rheinseite. Sie hatten für letztere Ansiedelung den (keltischen) Namen Taxgetium, das heutige Eschenz, während für Stein der Name Ganodurum üblich war [1]). Um die Orte auf beiden Seiten des Rheins miteinander zu verbinden, erbauten die Römer eine Brücke und benützten zu dem Zwecke die gerade bei Eschenz sehr günstig mitten im Strom gelegene kleine Insel Werd, wo heute noch Ueberreste der Brücke bei niedrigem Wasserstand wahrzunehmen sein sollen. Auch unter den Nachfolgern der Römer blieb die Ansiedelung auf der linken Rheinseite lange Zeit die bedeutendere. Als diese aber öfter zerstört wurde, zog man nach der geschützteren rechten Seite, und seither ist dieser Ort, das heutige Stein, der grössere [2]). Als die alte Brücke zerfiel, erbaute man die neue nicht mehr an der früheren, wirklichen Ausflussstelle des Rheins, sondern etwas weiter unten an der schmalsten Stelle des Stroms. Auf der linken Seite bildete sich dann gegenüber Stein gleichsam als dessen Vorstadt der kleine Ort Burg, der zu Stein in ähnlichem Verhältnisse steht, wie Kreuzlingen zu Konstanz, indem nämlich Stein zum Kanton Schaffhausen, Burg aber zum Thurgau gehört. Seinen Erwerb zog der Ort in früherer Zeit teils aus dem der Lage am Achsenende entspringenden Verkehr, teils aus seiner Eigenschaft als Brückenort, indem sich hier sowohl der Handel mit württembergischem Salz nach der Schweiz als auch der mit Wein nach Deutschland konzentrierte. Auch kamen ihm natürlich die Vorteile der Flussausmündung zugute, von welchen besonders der bedeutende Fischfang

---

[1]) Vgl. Dr. Moll in „Schr." Heft VII a. a. O., S. 10 f.

[2]) Vgl. J. Böschenstein, Uebersicht der Geschichte von Stein und Hohenklingen, in „Schr." Heft XIII, S. 14—21. Lindau 1824.

zu erwähnen ist, der heute noch in grosser Blüte steht. Die zuvor genannten, aus dem Verkehr entspringenden Vorteile verschwanden aber grossenteils, als der Ort an die Grenze zu liegen kam. Jener Salz- und Weinhandel wurde durch die Zölle vernichtet. Die hier vorbeiführende Eisenbahn Konstanz-Winterthur bietet in der Gegenwart keinen genügenden Ersatz für die Verluste, da ja Stein nur Durchgangsstation und die Abzweigung der nach Singen führenden Linie in den Ort Ezwylen verlegt ist. Von einem Wachsen des Städtchens ist also jetzt kaum mehr die Rede. Schon das altertümliche Aussehen von Stein — fast lauter Häuser aus dem Mittelalter — weist darauf hin, dass die neue Zeit wenig zur Vergrösserung beigetragen hat.

3. Zwischenorte.

In Verteilung und Lage der Zwischenorte ist ein grosser Gegensatz zwischen Zeller und Untersee zu bemerken, welcher ebenfalls für eine Scheidung beider Becken spricht. Das erstere ist nämlich, wenn man von der flachen und für Besiedelung ungeeigneten Mettnau absieht, fast ganz ungegliedert und zeigt nur geringe Einbuchtungen. Das Ufer selbst ist zum grössten Teil versumpft und wäre für Niederlassungen deswegen schon ungünstig, auch wenn nicht noch die Beschaffenheit des Hinterlandes dazu käme, welches wegen seiner geringen Ergiebigkeit Ansiedelungen nur spärlich hat entstehen lassen. Ganz anders ist es mit dem Gestade des Untersees. Hier tritt die Molasse in nicht zu steilem Abfall bis dicht an das Ufer heran, so dass es sumpfige Uferstellen nur wenige giebt, nämlich da, wo die Höhen zurücktreten. Dies ist aber nur im westlichsten und östlichsten Teil des Sees auf ganz kurze Strecken der Fall. Die Molasse wird durchbrochen durch eine Reihe von Bächen, welche ihre Schwemmassen in den hier nicht tiefen See hineintrugen und dadurch mehr oder minder grosse Landzungen erzeugten. Diese „Hörner“ müssen schon in den ältesten Zeiten den Menschen vorzugsweise für Besiedelung geeignet erschienen sein, viel mehr als die steileren Hänge der Hügellandschaft. Sie boten ebenen Grund, fliessendes Wasser, freien Ausblick über Land und See, leichte Verteidigung gegen Feinde, überhaupt alle die Vorteile, welche in der Einleitung als solchen Punkten eigentümlich auseinander gesetzt wurden. Auch das Hinterland ist günstiger gestaltet als beim Zeller See; es ist nicht nur ausgedehnter, sondern auch fruchtbarer.

Die Entfernungen der einzelnen Orte voneinander sind nur beim Zeller See einigermassen gleich; Mittelort der Nordseite ist Allensbach. Am Unterseeufer haben die angegebenen eigentümlichen Bedingungen jene Gleichheit gestört; die Lage richtet sich eben nach jenen Hörnern; aber auch die Grösse der Siedelungen erweist sich von ihnen abhängig, indem ein geräumigerer Vorsprung auch eine grössere Niederlassung entstehen liess. Deshalb sind Stekborn und Ermatingen die grössten Orte am Südufer, welches sie in drei ziemlich gleiche Teile teilen.

In der Art ihres Erwerbs zeigen die Uferbewohner beider Becken ebenfalls grosse Verschiedenheit. Die Orte des Zeller Sees treiben

Ackerbau, daneben sucht ein grosser Teil der Anwohner seinen Verdienst beim Torfstechen in dem sumpfigen Gebiet. Beim Untersee giebt es diesen Erwerbszweig fast gar nicht, auch der Ackerbau ist nur gering, da der ebenen Stellen nur sehr wenige sind. Dagegen wird sehr viel Wein- und Obstbau getrieben; auch der Fischfang steht hier in hoher Blüte.

Konstanz bis Radolfzell.

Die Ansiedelungen sind aus den schon erwähnten Gründen nur sehr spärlich; am See selbst liegen nur zwei, wo das an das Ufer herantretende Hügelland festen Baugrund und Sicherheit vor Ueberschwemmungen bot. Die übrigen liegen weiter zurück an den Abhängen der Höhen. Die Entfernung der einzelnen voneinander beträgt durchschnittlich 4—5 km, während die Durchschnittszahl für den Untersee 2—3 km ist. Der erste Ort von Konstanz aus ist Wollmatingen. Dieses ziemlich grosse Dorf liegt aber 2 km vom Ufer entfernt am Fusse der Anhöhen des Bodanrückens. Der Punkt ist dadurch ausgezeichnet, dass hier mehrere Bäche und damit ebensoviele Thäler sich zu einem einzigen vereinigen. Das Gebiet zwischen hier und dem Ufer des Rheins resp. des Sees ist das vollständig unbewohnbare Wollmatinger Ried. Dieses Ried verengert sich von der Stelle an, wo der Dammweg nach der Reichenau führt und begleitet kaum ½ km breit das Ufer. Die Versumpfung hört ganz auf bei Hegne, wo die Höhen das Ufer selbst erreichen. Letztgenannter kleiner Ort ist aber wahrscheinlich nur als Appendix des hier stehenden Schlosses zu betrachten, welches einst die Sommerresidenz der Konstanzer Bischöfe gewesen war. 3 km von hier westlich liegt an der schmalsten Stelle des sogen. Gnadensees zwischen der Halbinsel und der Reichenau der einst bedeutendere Ort Allensbach an der Mündung eines Baches, welcher hier einen ganz geringen Landvorsprung erzeugt hat. Der Lage an der schmalsten Stelle des Gnadensees hat der Ort seine Entstehung zu verdanken. Denn er wurde unter Otto III. von Reichenau aus gegründet und zwar als Markt, in Konkurrenz mit dem bischöflichen Markte Konstanz. Die Reichenauer hatten so den Markt vor der Thüre, nicht aber im eigenen Haus. Die zu grosse Nähe von Konstanz und das Fehlen eines grösseren Hinterlands bewirkten aber bald das Sinken des Ortes. Heutzutage hat es Verkehrsbedeutung nur als Ueberfahrtsort nach Reichenau, sonst sind seine Erwerbsmittel dieselben, wie bei den anderen Orten des Nordufers, d. h. Ackerbau und wenig Fischfang. Die nächste Ansiedelung am Ufer liegt mehr als 5 km westlich. Gerade an der Stelle, wo Markelfingen liegt, treten die Hügel, welche von Hegne an das Ufer begleiteten, zurück und gewähren so grösseren Raum für den Ackerbau; an derselben Stelle mündet auch der den Mindelsee entwässernde Mühlbach. Der Ort selbst ist sehr langgestreckt und zwar in der Richtung des Bachlaufs, also senkrecht zur Uferlinie. Er liegt am Westabhang eines Hügels, dessen Höhe über den Seespiegel etwa 50 m beträgt. Von Markelfingen bis Radolfzell findet sich keine Ansiedelung mehr, da sowohl die Umrandung der Markelfinger Bucht

als auch fast die ganze Mettnau flach und sumpfig ist. Nur in der Mitte letzterer Halbinsel erhebt sich ein Hügel, welcher als Bauplatz dienen konnte; hier steht die bekannte Villa Scheffels. Durch eine noch etwas höhere Erhebung ist der Ausgang der Landzunge gegen Westen abgeschlossen. Am westlichen Fusse dieses Hügels breitet sich Radolfzell aus.

Das Hinterland dieser ganzen Strecke bildet die Halbinsel des Bodanrückens, welche, wie erwähnt, nach Norden zu steil, nach Süden aber bedeutend sanfter abfällt und eine Reihe von zahlreichen Einzelerhebungen darstellt, welche durch kleine Thäler voneinander getrennt sind. Diese sind aber gewöhnlich nur schmal und gestatten grössere Häuseransammlungen nicht. Nur an einigen wenigen Orten liegt zwischen den Höhen ein geräumiger Kessel, welcher mehr Platz nicht nur für menschliche Wohnungen, sondern auch für Ackerbau bietet. Solche grössere Niederungen pflegen aber nicht ganz zerstreut und ohne Verbindung miteinander zu sein, sondern in der Regel sind mehrere aneinander gereiht und durch Wasserläufe verbunden. Im Osten ist Wollmatingen als solcher Kesselort zu bezeichnen; nur ist hier die Südseite des Kessels unverschlossen; dasselbe gilt für Markelfingen. Mit Ausnahme von Wollmatingen findet sich im östlichen Drittel der Halbinsel, wenn wir von der Umrandung absehen, keine grössere Thalerweiterung und deshalb auch keine bedeutendere Ansiedelung mehr; dagegen liegen zwischen der Einschnürung des Ueberlinger Sees bei Dingelsdorf einerseits und Allensbach andererseits mehrere Orte. Ein Wasserlauf, der wie fast alle kleinen Dorfbäche der Gegend der Mühlbach genannt wird, verbindet die zwei Thalkessel, in welche die Dörfer Dettingen und Kaltbrunn eingelagert sind. Eine andere zweigliedrige Kette wird gebildet durch die Kessel des Dorfes Langenrain und des Mindelsees; letztere Niederung ist sehr gross, aber teils von Wasser, teils von Sümpfen ausgefüllt — und deshalb grossenteils nicht besiedelbar. Nur die Ränder waren zur Niederlassung geeignet und zwar am meisten im Westen, weil dort die Höhen nicht so steil sich erheben als im Osten. Hier liegen deshalb nur einzelne Gehöfte, während dort das Dorf Möggingen entstanden ist. Mit dem Kessel des Mindelsees durch Bäche verbunden sind drei andere, nämlich der des Dorfes Liggeringen, der grössten Siedelung der Halbinsel, im Norden, der von Güttingen im Westen und der von Freudenthal im Osten. Die ganz im Westen befindliche Eisenbahnstation Stahringen gehört schon zum Flussgebiet der Stockach.

Radolfzell bis Stein.

Fast die ganze Uferstrecke wird begleitet von den Ausläufern des Schiener Berges, welcher das Gebiet zwischen den westlichen Teilen des Zeller und Untersees, die sogen. Höri, ausfüllt. Die Hänge gegen das Seeufer sind nicht zu steil und gestatten den Ackerbau. Deshalb sind sie, wenigstens in ihrem südlichen Teile, sehr stark besiedelt. Wenn wir hierhin das Dorf Horn auf einer geräumigen, ziemlich schroff zum Ufer abfallenden Hochfläche an der Ostspitze der Höri

rechnen, so finden sich am Südufer des Zeller Sees nur drei Ansiedelungen, nämlich zuerst Moos am Beginne einer geringen Anschwellung des Bodens, welche von hier bis Itznang das Ufer in einiger Entfernung begleitet und einige Sicherheit vor den das flache Vorland alljährlich heimsuchenden Ueberschwemmungen bietet. Aber bei höherem Wasserstand ist sogar Moos noch gefährdet. Bei Itznang treten die Hänge des Schiener Berges unmittelbar an das Ufer, aber nur auf eine kurze Strecke, der nochmals eine kleine Ebene folgt. Von da ab ist der Steilrand nur an wenigen Stellen unterbrochen; an der geräumigsten dieser Unterbrechungen liegt Gundholzen. Reicher besiedelt ist das grösstenteils steile Nordufer des Untersees, an welchem sich aber eine grössere Zahl flacher Stellen finden, welche zur Besiedelung benutzt werden konnten. Die Grösse der Niederlassungen richtet sich nach der Geräumigkeit jener ebenen Flächen. Die erste Ansiedelung von Ost nach West gerechnet ist das kleine Hornstaad, wie der Name andeutet, Landungsstelle für Horn. Dann Gaienhofen, Hemmenhofen und Wangen, von denen die beiden letzteren besonders charakteristisch liegen; sie befinden sich nämlich an den Mündungen von Bächen, welche durch ihre Schwemmassen kleine Vorsprünge in den See hinausgeschoben haben, dieselbe Beschaffenheit, wie sie an der Südküste des Untersees typisch ist. Zwischen diesen beiden Orten liegt auf aussichtsreicher, gegen das Ufer vorspringender Höhe das Schloss Marbach. — Wangen findet einen Teil seines Erwerbs in den dicht am Dorfe gelegenen Steinbrüchen, welche durch die zahlreichen Fossilfunde berühmt sind. Die Steinbrüche werden gewöhnlich nach dem Dorfe Oehningen benannt, obgleich sie näher an Wangen gelegen sind; sie gehörten früher dem Oehninger Kloster, während der jetzige Besitzer in Wangen wohnt. Westlich von diesem Orte liegt auf kleiner Fläche Kattenhorn, welches hauptsächlich Schifferei und Fischfang treibt. Die darauf folgenden, unmittelbar am Ufer liegenden Häusergruppen Oberstaad und Stiegen stehen in engem Zusammenhang mit Oehningen. Dieses grosse Dorf hat sich auf einer erhöhten Terrasse im Anschluss an ein Kloster entwickelt. Zwei parallele Bächlein münden weiter unten in den See; längs dieser Bächlein und zwischen denselben liegt Oehningen halbmondförmig; als Spitzen der beiden Hörner erscheinen die Häusergruppen Oberstaad und Stiegen, welche also nichts anderes sind als die Landungsstellen für Oehningen, wie es Hornstaad für Horn war.

Das Hinterland dieser Strecke ist deutlich in zwei Teile geschieden, nördlich die flache Aachebene, südlich der Schiener Berg. Beide Teile sind natürlich nicht besonders dicht bevölkert, desto mehr aber die Linie, wo dieselben zusammentreffen. Im Ried selbst liegt nur das Dorf Ueberlingen, von dem die Ebene den Namen hat. Ein Teil seiner Bewohner, wie auch derjenigen von Moos ist infolge der ungünstigen Bodenverhältnisse, welche nur einer kleinen Anzahl Menschen Unterhalt gewähren, auf Fabrikarbeit in und bei dem benachbarten Radolfzell angewiesen. Mehr Ortschaften liegen am Nordfuss des Schiener Berges; es sind dies von Ost nach West Weiler und Bettnang da, wo ein kleiner Bach die Ausläufer des Berges verlässt, am Fusse eines charakteristischen Sattels, dann Bankholzen, Bohlingen, Worblingen,

Arlen und Rielasingen ebenfalls am Bergabhang und mit Ausnahme des ersteren alle an der Aach gelegen. Fast ganz unbesiedelt ist die Hochebene des Schiener Berges. In der Mitte derselben, in einem Kessel, liegt das einzige Schienen, welches nicht unbedeutenden Gewinn aus dem sich hier findenden, vortrefflichen blauen Töpferthon zieht. Die Westseite des Berges wird durch das Thal der Biber begrenzt, in welchem die Dörfer Ramsen, und nahe an der Mündung in den Rhein Hemmishofen liegen. Die den Rhein von Stein bis Hemmishofen begleitende Seite des Schiener Berges ist sehr steil und hoch; sie trägt auf der Höhe die Burg Hohenklingen.

Stein bis Konstanz.

Ueber die Beschaffenheit des Ufers und die Verteilung der Ansiedelungen auf dieser Strecke ist schon eingehend gesprochen worden; es erübrigt hier nur noch, die einzelnen Ortschaften auch namentlich anzuführen. Von Stein, resp. Burg aus östlich ist der erste Ort Eschenz, welches eigentlich aus zwei Dörfern, Ober- und Untereschenz, besteht; beide hängen aber zusammen und liegen am Berghang lang hingestreckt, da das von der hier mündenden Eschenz gebildete Horn für eine Siedelung in der Ebene zu sehr versumpft ist. Das nächste Horn ist besetzt von Mammern, welches unmittelbar am See liegt und auf dem besten Wege ist, ein vielbesuchter Kurort zu werden. Von den folgenden kleinen Vorsprüngen ist nur einer von der Häusergruppe Glarisegg besetzt. Dann aber folgt ein Doppelhorn gegenüber dem ebenfalls auf einem Vorsprung gelegenen Hemmenhofen, so dass hier eine bedeutende Verengerung des Sees eintritt. Das westliche Horn ist klein und trägt das ehemalige Cisterzienserinnenkloster Feldbach. Das östliche grössere Horn aber hat der bedeutendsten Ansiedelung der ganzen Strecke Raum gegeben, dem Städtchen Stekborn. Der hier mündende Wasserlauf erschliesst nach Süden zu mit einem grösseren Nebenfluss der Thur einen bequemen Verbindungsweg, der Stekborn über Pfyn mit der Hauptstadt des Thurgaus, Frauenfeld, verbindet. Schon dem Namen nach zerfällt Stekborn in zwei Teile; denn der südliche, mehr von dem Ufer entfernte Teil an dem Abhange führt den Namen Dorf. Es tritt hier der Fall ein, der bei Mannenbach, Ermatingen und Gottlieben wiederkehrt, dass die Ansiedelung eine doppelte ist, indem der am Ufer selbst liegende Teil sich mehr der Schiffahrt und dem Fischfang, der am Fusse der Höhen befindliche aber dem Ackerbau widmet.

Aehnlich wie die Lage von Stekborn ist auch die des darauffolgenden Berlingen, aber insofern weniger günstig, als es Ueberschwemmungen ausgesetzt ist. Der nächste Vorsprung ist wieder kleiner und trägt deshalb auch nur einen kleinen Ort, nämlich Mannenbach, welches hauptsächlich Fischerei treibt, während etwas weiter oberhalb das Dorf Salenstein nur dem Ertrage des Bodens seine Existenz dankt.

Weiter östlich hat sich ein so grosser Vorsprung gebildet, dass

die Entfernung zwischen dem Ufer und der Reichenau kürzer als irgendwo anders ist. Deshalb wird diese Stelle auch häufig zum Uebersetzen nach der Insel benützt, zugleich ist aber dieser Ort, Ermatingen, der Mittelpunkt des Fischhandels am Bodensee sowohl nach der Schweiz als auch nach dem benachbarten Deutschland geworden. Besonders ergiebig ist hier der Fang der Gangfische, der Heringe des Bodensees. Aber auch hier treibt dieses Geschäft nur die Bevölkerung der unteren Ortshälfte, während die obere, deutlich von der anderen gesonderte, berühmt ist durch ihren ausgedehnten Weinhandel. In neuester Zeit (1890) wurden in der Nähe Kohlen gefunden. Sollten Qualität und Mächtigkeit den Abbau lohnen, was aber nicht der Fall zu sein scheint, so würde die Wirkung auf das Wachsen von Ermatingen bald fühlbar werden.

Von hier aus werden die Ufer wieder flacher und sumpfiger; nur noch einmal, bei Triboldingen, treten die Berge an das Ufer heran, um dann wieder zurückzutreten und dem Sumpfboden zwischen Konstanz und Gottlieben um so grösseren Raum zu gewähren. Von diesem letzteren ist schon unter „Konstanz“ das Nötige gesagt worden. Auch der vergebliche Versuch, den Verkehr von Konstanz hierher zu locken, wurde schon berührt. Der Umstand, dass Gottlieben zeitweilig Residenz der Bischöfe von Konstanz war, hat wohl manches zur Entwicklung des Ortes beigetragen; jetzt nähren sich seine Bewohner hauptsächlich von dem Ertrag des Fischfangs. Das weiter oberhalb liegende Dorf Tägerwylen steht zu Gottlieben in demselben Verhältnis, wie in Ermatingen das obere Dorf zum unteren; nur ist im ersteren Falle die Trennung des Fischerortes von dem Ackerbaudorf noch deutlicher.

Auf den aussichtsreichen Höhen der ganzen Uferstrecke des Untersees haben zwischen den engen Bachtobeln überall zahlreiche Schlösser Platz gefunden, z. B. Castell, Wolfsberg, Arenaberg, Salenstein, Sandegg, Eugensberg, Liebenfels, Klingenzell u. a., welche grossenteils heute noch bewohnt sind und die landschaftliche Schönheit der Gegend wesentlich erhöhen.

Das Hinterland für das südliche Ufer des Untersees hängt aufs engste mit demjenigen des Obersees zusammen. Für dieses wurden (S. 416 [40]) zwei hinsichtlich der Bevölkerungsdichte verschiedene Teile unterschieden. Das jetzt zu untersuchende Gebiet gleicht dem westlichen jener Teile. Wie dort sind die grösseren Ansiedelungen der Hochfläche zwischen Untersee und Thurthal fast nur am Nord- und Südabfall, d. h. am Seeufer und im Thurthal. Die ersteren sind schon genannt. Die letzteren liegen überall da, wo ein Wasserlauf das Gebirge verlässt und die Ebene gewinnt. Von Weinfelden westlich sind so zu nennen Märstetten, Wigolfingen, Mühlheim, Pfyn (Ad Fines der Römer). Von den gegenüber am linken Thurufer liegenden Orten soll nur die Hauptstadt des Kantons Thurgau, Frauenfeld, genannt werden, deren Lage durch die Mündung des bedeutendsten Nebenflusses der vereinigten Thur und Sitter, nämlich der Murg, bestimmt ist. Die Gefahr vor Ueberschwemmung hat indes die Ansiedelung etwas weiter an der Murg aufwärts geschoben.

Von Pfyn an ändert sich das Aussehen des Thals insofern, als

die Abhänge der Hochfläche, welche zwischen Weinfelden und Pfyn ziemlich sanft waren, von letzterem Orte an steiler werden und nur ganz kleinen Ortschaften Raum gewähren. Die grösseren liegen jetzt alle auf der linken Thalseite. Gewissermassen zum Ersatz dafür findet sich aber gerade in diesem westlichen Teile der Hochfläche eine Senkung, in welcher mehrere kleine Wasserbecken liegen, deren Entwässerung gegen das Thurthal erfolgt. Am Rande dieses Kessels liegen Nussbaumen, Hüttwylen, Buch und Uerschhausen. Sonst ist das ganze Gebiet des Plateaus zwar sehr reich mit einzelnen Gehöften überstreut, grössere Ortschaften finden sich aber nur wenige, solche von der Grösse der im Thurthale erwähnten gar keine. Jene mittelgrossen Dörfer liegen in der Regel in den Thälern, welche die das Plateau durchbrechenden Bäche gebildet haben. Da im nördlichen Teile diese Thäler sehr eng und tief sind, so finden wir hier mit Ausnahme von Frutwylen bei Ermatingen keine grösseren Orte; solche liegen vielmehr an Zuflüssen der Thur. An dem Märstetten berührenden Bache liegen so Alterswyl, Neuwylen und Hugelshofen; ähnlich gegen Westen Engwylen, Wagerswyl, Sonterswylen, Lipperswyl, Raperswyl, Illhard und Homburg. An dem bei Pfyn die Ebene erreichenden Wasserlaufe liegen nur eine Anzahl von Häusergruppen; dagegen an dem die oben erwähnten Weiher entwässernden Bache liegt Herdern.

Das behandelte Hinterland ist gegen Westen abgegrenzt durch das Thal eines in den Rhein mündenden Baches; hier liegen Stammheim im oberen, Schlattingen im mittleren, Basadingen im unteren Lauf und Diessenhofen an der Mündung.

Es erübrigt uns noch die Besprechung der Reichenau, welche den Zeller See von dem Untersee trennt. Die fruchtbare, nicht zu steile Insel lockte zu allen Zeiten zur Besiedelung. Schon die Römer hatten auf dem höchsten Punkte, heute noch die „Hochwarte“ genannt, eine Wachestation. Später wurde die Insel dann berühmt als Sitz des reichsten und mächtigsten Klosters in Alamannien. Die Mönche führten auch den Weinbau ein, welcher heute noch neben Fischfang den Haupterwerb der Bewohner bildet. Zur Anlage einer Stadt war die Reichenau wegen ihrer zu grossen Entfernung von dem Festlande nicht geeignet. Um 1200 versuchte man zwar hier die Gründung einer solchen, aber der Versuch misslang vollständig, um so mehr, als zu jener Zeit das benachbarte Konstanz schon in hoher Blüte stand und natürlich das Aufkommen einer Rivalin mit allen Mitteln hinderte.

IV. Schlussbemerkungen.

Werfen wir zum Schluss einen zusammenfassenden Rückblick auf die Resultate unserer Untersuchungen, so erkennen wir vor allem, wie sehr an Bedeutung bei Anlage einer menschlichen Ansiedelung die natürlichen Vorteile der Lage überwiegen über diejenigen, welche der Mensch selbst zu schaffen imstande ist. Man wird für den Bodensee kein Beispiel anführen können, wo menschliche Laune ohne Berücksichtigung natürlicher Vorzüge an einem ungünstigen Punkte eine Niederlassung gründete, welche nicht in früherer oder späterer Zeit alle Bedeutung an benachbarte, vorteilhafter gelegene Punkte hätte abtreten müssen. Es möge hier nur an die versuchten Städtegründungen Allensbach und Reichenau erinnert werden. Indes darf nicht vergessen bleiben, dass derselbe Vorteil nicht zu allen Zeiten gleichen Wert hat, sondern dass dieser wechselt. So sahen wir z. B., dass am Bodensee die Beschaffenheit der Landungsstelle auf eine Gründung in frühester Zeit kaum Einfluss ausübte, während dieser Umstand für eine jetzt entstehende Ansiedelung sehr bedeutend, vielleicht sogar ausschlaggebend sein würde. Deswegen ist derjenige Punkt am meisten begünstigt, dessen Vorzüge so vielseitig sind, dass die wechselnden Ansprüche und Verkehrsbedürfnisse immer gleichmässig befriedigt werden.

Wenn also die Wahl des Platzes für eine entwicklungsfähige Ansiedelung nach dem Gesagten von der Laune des Menschen nicht abhängen darf, so ist dies mit dem Wachsen schon bestehender anders. Hier kann menschlicher Einfluss sich eher fühlbar machen dadurch, dass er manche Orte zeitweilig hindert, die Vorteile der Lage zu benützen. Aber diese Hemmung dauert nur kurze Zeit, nach welcher die natürlichen Vorzüge immer wieder zur Geltung kommen. Perioden des Stillstands oder gar des Sinkens werden abgelöst von solchen des Aufsteigens. Für die Ansiedelungen am Bodensee hat unsere Untersuchung zwei Perioden höherer Blüte gezeigt. Es ist dabei abgesehen von den Siedelungen der Pfahlzeit, weil diese Ansiedelungen, wenn sie auch sehr zahlreich waren, doch mit wenigen Ausnahmen nur für den Ueberlinger und Untersee sichergestellt sind.

Jene beiden Blüteperioden fallen zusammen mit denen aller Städte Deutschlands überhaupt. Die erste fällt in das Mittelalter. Indessen

konnten am Aufblühen in dieser Zeit nicht alle Orte teilnehmen, sondern nur diejenigen, welche durch keinen Herrn gehindert waren, von den Vorteilen ihrer Lage Gebrauch zu machen, die reichsfreien Städte. Die übrigen blieben, soweit sie nicht als Residenzorte die besondere Gunst ihrer Herrscher genossen, weit hinter den ersteren zurück. Beispiele dafür sind am Bodensee Bregenz, Rorschach u. a. Die bedeutendste aller Städte unseres Gebietes war in dieser Zeit Konstanz.

Dann verursachten hauptsächlich die langwierigen Kriege einen starken Rückgang und sogar Stillstand auf dem tiefsten Punkte. Erst die Einführung neuer Verkehrsmittel, der Dampfschiffe, und vor allem der Eisenbahnen, brachte wieder Aufschwung. Da jetzt jede Ansiedelung, gross wie klein, ungehindert ihre Vorzüge zur Geltung bringen konnte, so sollte hieraus auch auf ein gleiches Wachsen aller begünstigten Punkte geschlossen werden. Dieser Schluss wäre aber trügerisch. Denn das Wachstum der kleineren Orte bleibt weit zurück hinter dem der grossen. Die Ursache davon ist das in der Neuzeit immer stärkere Zunehmen der industriellen Bevölkerung gegenüber der landwirtschaftlichen und infolge davon, wie auch im Zusammenhang mit der Gestaltung der Verkehrsverhältnisse in der Neuzeit das Wachsen der Stadtbevölkerung zu Ungunsten der Landbevölkerung; dadurch gewannen auch am Bodensee die Achsenorte mehr als die Zwischenorte, unter jenen wieder viel mehr als jede andere die Stadt Konstanz; und letztere würde den übrigen noch mehr ihrer Bewohner entziehen, wenn dem nicht der Umstand entgegenwirkte, dass die Ufer des Sees unter verschiedene Landeshoheiten verteilt sind.

V. Alphabetisches Verzeichnis der in vorstehender Abhandlung besprochenen Ortschaften.

Aach 427 [51].
Aberweiler 427 [51].
Aeschach 404 [28].
Ahausen 410 [34], 427 [51].
Allensbach 433 [57] ff., 440 [64].
Allmannsdorf 411 [35].
Alt Bodmann 428 [52].
Altenrhein 417 [41] ff.
Alterswyl 439 [63].
Altnau 412 [36] ff.
Altstetten 420 [44].
Amriswyl 413 [37] ff., 416 [40].
Arbon 389 [13] ff., 392 [16] ff., 401 [25], 412 [36] ff., 414 [38] ff.
Arenaberg 438 [62].
Arlen 437 [61].
Au 420 [44].
Aufkirch 426 [50].

Backenreute 404 [28].
Baitenhausen 427 [51].
Balgach 420 [44].
Bankholzen 436 [60].
Basadingen 439 [63].
Berg (i. Württemberg) 406 [30].
Berg (i. Thurgau) 415 [39].
Berkheim 410 [34].
Berlingen 437 [61].
Bermatingen 410 [34].
Berneck 420 [44].
Bettnang 436 [60].
Betznau 406 [30].
Billafingen 427 [51].
Birnau 425 [49].
Bischofszell 416 [40].
Bodmann 423 [47], 427 [51] ff.
Bohlingen 436 [60].
Bonndorf 427 [51].
Bottighofen 412 [36].
Bregenz 389 [13], 392 [16] ff., 396—398 [20—22], 399 [23], 403 [27], 413 [37], 416 [40] ff., 418 [42] ff., 423 [47], 441 [65].
Bruckfelden 427 [51].
Brugg 419 [43].
Brünnensbach 426 [50].
Buch 439 [63].
Buggensegel 427 [51].
Burg 432 [56], 437 [61].
Burghof 428 [52].
Bürglen 416 [40].

Castell 438 [62].

Daisendorf 411 [35].
Degelstein 404 [28].
Dettingen 435 [59].
Diessenhofen 439 [63].
Dingelsdorf 424 [48], 428 [52] ff., 435 [59].
Dorf (b. Stekborn) 437 [61].
Dornbirn 420 [44].

Eberatsweiler 427 [51].
Egelshofen 412 [36].
Egg 429 [53].
Egnach 414 [38].
Engishofen 416 [40].
Engwylen 439 [63].
Erdhausen 416 [40].
Eriskirch 403 [27], 407 [31].
Erlen 416 [40].
Ermatingen 387 [11], 433 [57], 437 [61] ff.
Eschenz 432 [56], 437 [61].
Espasingen 427 [51].
Eugensberg 438 [62].
Ezwylen 433 [57].

Feldbach 437 [61].
Fischbach 408 [32].
Frasnacht 415 [39].
Frauenberg 428 [52].

Frauenfeld 437 [61] ff.
Frenkenbach 411 [35].
Freudenthal 435 [59].
Frickenweiler 427 [51].
Frickingen 427 [51].
Friedrichshafen 392 [16], 399—401 [23 bis 25], 403 [27], 405 [29] ff., 408 [32] ff., 413 [37] ff., 423 [47] ff.
Fronhofen 404 [28].
Frutwylen 439 [63].
Fussach 397 [21], 417 [41] ff.

Gaienhofen 436 [60].
Gaissau 418 [42], 420 [44].
Giesen 405 [29].
Giesenbrücke 405 [29].
Glarisegg 437 [61].
Gohren 405 [29].
Goldach 402 [26], 415 [39].
Goldbach 426 [50].
Gottlieben 387 [11], 395 [19], 430 [54], 437 [61] ff.
Grasbeuren 427 [51].
Güttingen (i. Thurgau) 413 [37].
Güttingen (i. Baden) 435 [59].
Gundholzen 436 [60].

Hagenwyl 416 [40].
Haggenschwyl 416 [40].
Hagnau 408 [32] ff., 411 [35].
Haltnau 409 [33], 411 [35].
Hard 417 [41], 419 [43].
Hegne 434 [58].
Heiden 402 [26].
Heldswyl 416 [40].
Helmsdorf 408 [32] ff.
Hemighofen 406 [30].
Hemmenhofen 436 [60].
Hemmishofen 437 [61].
Hepbach 410 [34].
Herbranz 404 [28].
Herdern 439 [63].
Herdwangen 427 [51].
Hersberg 409 [33].
Höchst 419 [43] ff.
Hödingen 426 [50].
Hofen 400 [24], 408 [32].
Hohenbodmann 427 [51].
Hohenfels 426 [50].
Hohenklingen 437 [61].
Hohtannen 416 [40].
Holdereggen 404 [28].
Holzenstein 413 [37].
Homburg 439 [63].
Horn (i. Baden) 435 [59] ff.
Horn (b. Rorschach) 415 [39].
Hornstaad 436 [60].
Hüttwylen 439 [63].
Hugelshofen 439 [63].

Jettenhausen 408 [32].

Illhard 439 [63].
Immenstaad 408 [32] ff., 411 [35].
Itznang 431 [55], 436 [60].
I. (Insel) Werd 432 [56].

Kaltbrunn 435 [59].
Kargegg 428 [52].
Kattenhorn 436 [60].
Kennelbach 420 [44].
Kesswyl 412 [36] ff.
Kippenhausen 411 [35].
Kirchberg 409 [33].
Klingenzell 438 [62].
Kluftern 411 [35].
Konstanz 389 [13] ff., 392 [16], 393—396 [17—20], 400 [24], 410 [34] ff., 413 [37], 415 [39], 422 [46], 424 [48], 427 [51] ff., 430 [54] ff., 433 [57] ff., 437 [61] ff., 441 [65].
Kressbronn 406 [30] ff.
Kreuzlingen 412 [36], 432 [56].
Kürzenen 404 [28].
Kurzenrikenbach 412 [36].

Landschlacht 413 [37].
Langenargen 403 [27], 405 [29] ff., 409 [33].
Langenrain 435 [59].
Lautrach 420 [44].
Leiblach 404 [28].
Leimbach 410 [34].
Leuchingen 420 [44].
Liebenfels 438 [62].
Liggeringen 435 [59].
Lindau 389 [13], 392 [16] ff., 397 [21] ff., 400 [24], 403 [27] ff., 405 [29] ff., 408 [32], 414 [38], 424 [48].
Linz 427 [51].
Lipperswyl 439 [63].
Lippertsreuthe 427 [51].
Litzelstetten 428 [52] ff.
Lochau 397 [21] ff., 403 [27] ff.
Löwenthal 408 [32].
Ludwigshafen 389 [13], 410 [34], 422 [46] ff., 426 [50] ff., 432 [56].
Lustenau 420 [44].

Märstetten 438 [62] ff.
Mahlspüren 427 [51].
Mainau 392 [16], 429 [53].
Mammern 437 [61].
Mannenbach 437 [61].
Manzell 408 [32].
Marbach (b. Altstetten) 420 [44].
Marbach (i. Baden) 436 [60].
Mariabrunn 407 [31].
Markdorf 410 [34].
Markelfingen 434 [58] ff.
Maurach 425 [49].
Meersburg 390 [14], 396 [20], 400 [24], 408 [32] ff., 411 [35], 421 [45] ff., 424 [48] ff.

Mehrerau 419 [43] ff.
Mettnau 430 [54] ff., 433 [57], 435 [59].
Mimmenhausen 427 [51].
Mitten 404 [28].
Möggingen 435 [59].
Mörschwyl 416 [40].
Montfort 406 [30].
Moos 431 [55], 436 [60].
Mooshof 427 [51].
Mühlheim 438 [62].
Mühlhofen 427 [51].
Münsterlingen 413 [37].

Nesselwangen 427 [51].
Neukirch 416 [40].
Neuwylen 439 [63].
Nonnenhorn 403 [27] ff.
Nussbaumen 439 [63].
Nussdorf 425 [49].

Ober-Aach 416 [40].
Oberdorf 406 [30].
Oberstaad 436 [60].
Ob.-Steinach 415 [39].
Ober-Theuringen 410 [34].
O.(Ober)-Uhldingen 425 [49] ff.
Oehningen 436 [60].
Oetlishausen 416 [40].

Pfyn 389 [13], 437 [61] ff.

Radolfzell 424 [48], 430 [54] ff., 434 [58] ff.
Ramsen 437 [61].
Raperswyl 439 [63].
Rebstein 420 [44].
Reichenau 390 [14], 392 [16], 430 [54] ff., 434 [58], 438 [62] ff., 440 [64].
Reute 405 [29].
Reuttin 404 [28].
Reuttinen 404 [28].
Rheineck 402 [26], 417 [41] ff., 420 [44].
Rickenbach (b. Lindau) 404 [28].
„ (b. Salem) 427 [51].
Riedenburg 397 [21].
Riedelsweiler 411 [35].
Rielasingen 437 [61].
Rieth 416 [40].
Risstorf 427 [51].
Roggwyl 416 [40].
Romanshorn 401 [25] ff., 412 [36] ff., 415 [39].
Rorschach 389 [13], 393 [17], 396 [20], 411 [35] ff., 413 [37] ff., 415 [39] ff., 441 [65].
Ruderbaum 413 [37].
Ruhestetten 427 [51].

Salem 427 [51].
Salenstein 437 [61], 438 [62].
Salmsach 414 [38].
Sandegg 438 [62].
Schachen 399 [23].
Scheffels Villa 435 [59].
Scherzingen 413 [37].
Schienen 437 [61].
Schiggendorf 427 [51].
Schlattingen 439 [63].
Schnaidt 405 [29].
Schönach 427 [51].
Schwarzach 420 [44].
Seefelden 425 [49].
Seelfingen 427 [51].
Seemos 408 [32].
Sipplingen 426 [50].
Sitterdorf 416 [40].
Sonterswylen 439 [63].
Speck 417 [41].
Staad (b. Rorschach) 417 [41] ff.
„ (b. Konstanz) 409 [33], 411 [35], 421 [45] ff., 427 [51], 429 [53].
Stadel 410 [34].
Stahringen 427 [51], 435 [59].
Stammheim 439 [63].
Steig 404 [28].
Stein 396 [20], 418 [42], 430 [54] ff., 432 [56] ff., 435 [59], 437 [61].
Steinach 414 [38] ff.
Steinenloh 415 [39].
Steinibrunn 416 [40].
Stekborn 395 [19], 433 [57], 437 [61].
Stetten 411 [35].
St. Gallen 401 [25] ff., 416 [40].
Stiegen 436 [60].
St. Margarethen 398 [22], 402 [26], 418 [42] ff.
St. Nicolaus 428 [52],
Stockach 424 [48], 427 [51].
Süssenmühle 426 [50].
Sulgen 416 [40].
Schwedi 407 [31].

Tägerwylen 387 [11], 395 [19], 438 [62].
Tettnang 407 [31].
Thal 418 [42].
Thunau 405 [29].
Triboldingen 438 [62].
Tübach 415 [39].

Ueberlingen 422 [46] ff., 424 [48] ff., 428 [52].
Ueberlingen a. Ried 431 [55], 436 [60].
Uerschhausen 439 [63].
Unter-Theuringen 410 [34].
U.(Unter)-Uhldingen 425 [49].
Utwyl 412 [36] ff.

Vorkloster 419 [43] ff.

Wagerswyl 439 [63].
Waggershausen 408 [32].
Wahlwies 427 [51].
Wallhausen 428 [52] ff.

Wangen (b. Stein) 436 [60].
„ (b. Markdorf) 410 [34].
Wasserburg 404 [28] ff.
Weidach 404 [28].
Weierburg 419 [43].
Weiler 436 [60].
Weinfelden 416 [40], 438 [62] ff.
Widnau 420 [44].
Wigolfingen 438 [62].
Winterspüren 427 [51].
Wittenbach 416 [40].
Wolfsberg 438 [62].
Wolfurth 420 [44].
Wollmatingen 434 [58] ff.
Worblingen 436 [60].

Ziegelbach 404 [28].
Ziegelhaus (b. Lindau) 404 [28].

Bemerkung zur Karte.

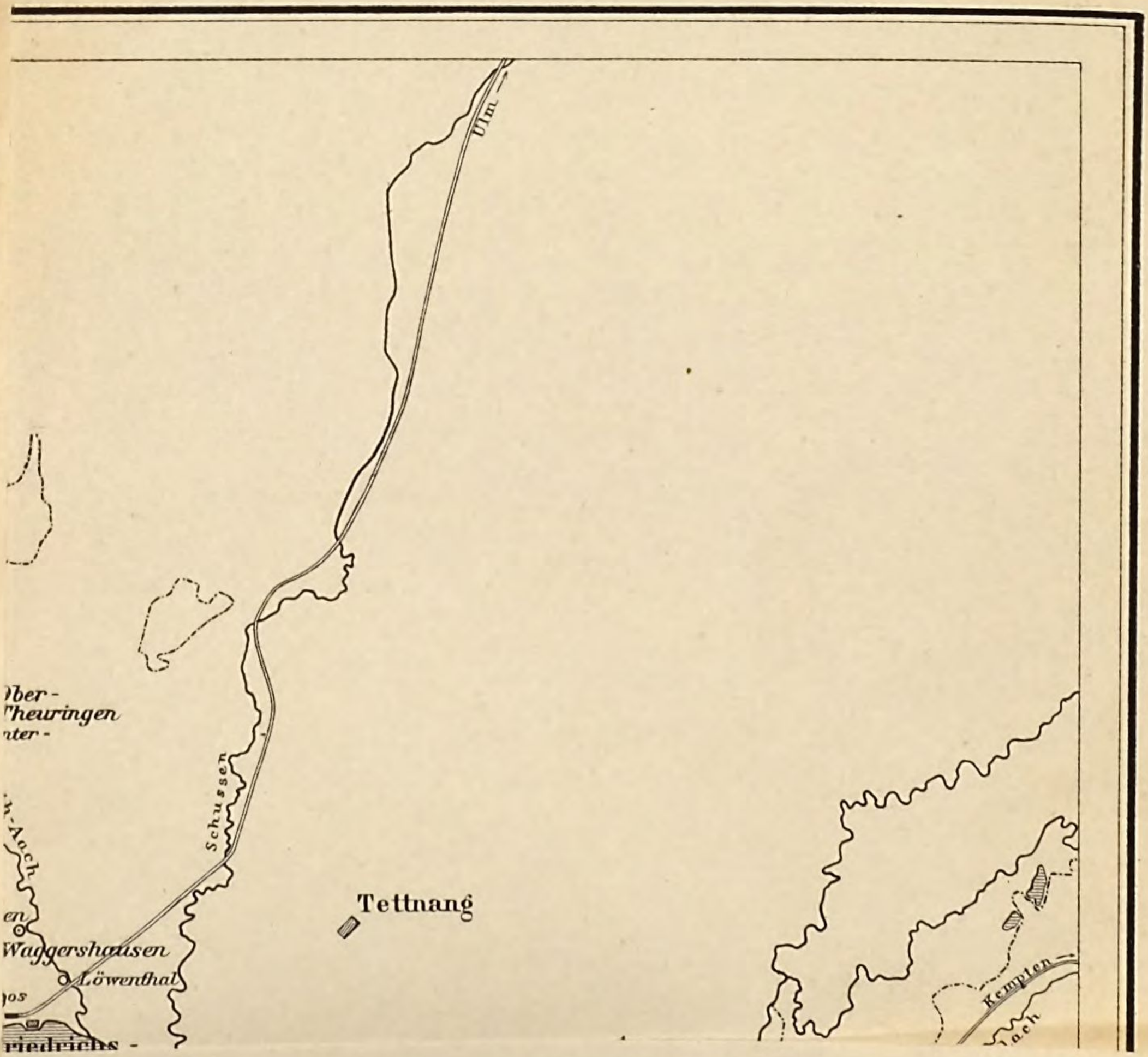
Die Karte soll zur Uebersicht bei der Lektüre vorstehender Arbeit dienen. Der Verfasser gab seinen ursprünglichen Plan, durch Beifügung von Höhenkurven auch die vertikale Bodengestaltung zu markieren, auf, weil innerhalb der nächsten zwei Jahre eine solche Karte, verbunden mit Tiefenlinien des Sees, von dem „Verein für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung“ herausgegeben werden wird.

Staats-
Bibliothek
Bamberg

Forschungen zur Deutschen Landes- und Volkskunde. Band V. Heft 7.

Verlag von J. Engelhorn in Stuttgart.

Geographische Anstalt von Wagner & Debes, Leipzig.


Ulm
Ober-
Theuringen
nter-
Schussen
Tettnang
Waggershausen
Löwenthal
Kempten

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Schlatterer, August

Die Ansiedelungen am Bodensee in ihren natürlichen Voraussetzungen eine anthropogeographische Untersuchung ; mit einer Karte

Stuttgart 1891

Bamberg, Staatsbibliothek -- Eph.geogr.o.7-b(5#7
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11833833-5